ANNO XI - N. 1. GRATIS AI SOCI DEL TOURING GENNAIO 1905.

VI ET MENTE
RIVISTA MENSILE DEL TOURING C. I.

PAGAMENTO
DELLA QUOTA ANNUALE

Si rammenta ai soci che

entro il 15 gennaio

deve venire pagata la

quota per il 1905

che è di

L. 6 —

per i soci dimoranti nel regno. I soci dimoranti fuori del regno dovranno invece inviare

L. 8 —

e cioè L. 2 in più della predetta quota di L. 6 per sopperire alle maggiori spese postali per invio delle pubblicazioni all'estero.

* * *

In questi primi mesi dell'anno, in vista anche del continuo aumento dei soci, il lavoro di cassa cresce di giorno in giorno; ed allo scopo di evitare, quanto più sia possibile, inconvenienti e perdite di tempo, preghiamo i soci in generale di voler essere solleciti nello spedire le loro quote, e di scrivere molto chiaramente i nomi di persone e località.

Preghiamo poi anche:

1. Di non inviare mai in pagamento **francobolli esteri**, che nel regno non hanno valore, e che devono venir rispediti all'estero per il cambio.

2. In quanto ai **francobolli nazionali**, se non si può fare a meno di servirsene per l'invio di piccoli importi, si uniscano involgendoli in un pezzo di carta, e in ogni modo non si appiccichino soverchiamente alle lettere, se non si vuole renderli inservibili.

3. I nostri consoci dimoranti all'estero (e specialmente in Inghilterra ed America) sono pregati vivamente di servirsi di **cartolina vaglia internazionale**.

Non pochi dei nostri soci dimoranti all'estero ci inviano **assegni bancarî**. Avvertiamo a tale proposito che continueremo ad accettare anche gli assegni bancarî sebbene non pagabili a Milano; ma la spesa di riscossione sarà posta a carico del mittente, e la pratica di questo rimarrà sospesa sino a che non venga inviata la differenza.

* * *

Si raccomanda pure vivamente di non spedire danari in lettera semplice. Per gli eventuali smarrimenti il Touring non assume alcuna responsabilità.

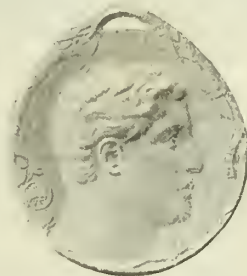
Medaglia, banchetto, pubblicazioni
per il decennio del Touring

Diamo più avanti il programma dei festeggiamenti di maggio a Milano per ricordare il decimo anniversario della fondazione del Touring; ma poichè questo nacque sullo scorcio del 1894, non si voleva lasciar passare il 1904 senza ricordare e segnare in qualche modo la fausta data.

La medaglia.

Tutti i soci avranno a quest'ora ricevuta la medaglia che il nostro direttore generale Federico Johnson ha offerto al Consiglio, perchè fosse distribuita a tutti i membri della nostra grande famiglia, la più grande delle famiglie italiane; medaglia che, dalle numerose lettere che ci pervengono, sappiamo essere stata assai gradita ed apprezzata, come un grato ricordo della giovane e pur vigorosa nostra associazione.

« La testa bella, espressiva di un giovane atleta — scrive *La Stampa Sportiva* di Torino — dal collo taurino, rivela e sintetizza, nella saldezza dei lineamenti e nell'occhio, che guarda lontano, tutto il vigore di vita e la coscienza di ampio avvenire che animano il Touring, il cui motto *vi et mente*, è espresso nel lambello che incornicia lievemente il resto della medaglia, avente nel campo a sinistra la sigla sociale. Nel verso sorge e campeggia vigorosa una pianta, dal tronco robusto e slanciato, allargante i rami frondosi e ricchi di frutti. Nel campo, ai lati del saldo tronco vitale, la leggenda dice che il *Touring Club Italiano — ricorda a cinquantamila soci — il compiuto decennio — della sua utile e gagliarda vita*. Questa medaglia, in graziosa forma di ciondolo, è felicemente simbolica; ricorda nel bronzo tutta la giovinezza promettente della simpatica istituzione, ed è stata offerta dal commendatore Jonhson ».

A proposito della medaglia dobbiamo avvertire che molti soci anche scrivono per chiedere (a pagamento) il cambio della medaglia ricevuta in omaggio con altra d'argento o d'oro.

Ci duole di dover dire che il Consiglio, sia perchè si tratta di un omaggio personale del direttore generale a tutti i soci, sia perchè la medaglia d'argento fu conferita ai Capo-consoli e Consoli, e ad un limitatissimo numero di persone che hanno verso il Touring speciali benemerenze, non si può ammettere il cambio desiderato, perchè la medaglia commemorativa è assolutamente fuori di commercio.

Il banchetto dei consiglieri.

Di questa festa intima, che riguarda molti di noi, lasciamo parlare il *Corriere della Sera*, che al banchetto (offerto personalmente dai consiglieri in carica agli ex-consiglieri) del 29 dicembre u. s. dedicava il seguente articolino:

" L'attuale Consiglio del Touring volle invitare tutti i componenti i precedenti Consigli dell'Associazione, per render loro la dovu a parte di quanto si è potuto ottenere. Il banchetto fu tenuto all'Orologio: il salone era infiorato con gusto e i tre colori nazionali dom navano a simboleggiare lo spirito patriottico della Società. Banchetto cordialissimo, imbandito con sfarzo, ottimamente servito, e i di cui commensali erano una cinquantina. I consiglieri di un tempo si confondevano con quelli rimasti sulla breccia, affratellati dalla poesia dei ricordi, dalla soddisfazione dei risultati raggiunti, dall'entusiasmo per quelli sperati.

" Allo *champagne* il direttore generale Johnson pronunziò un elevato discorso: egli disse come questa riunione di carattere amichevole abbia avuto l'intento di raccogliere quanti al Touring furono, in varie epoche della sua esistenza, generosi di simpatie e di vivo interessamento, per consegnare loro una medaglia d'argento, che commemori il decennio. In tale occasione la Direzione volle altresì ricordare con medaglia d'oro quanti ebbero speciali benemerenze: dal conte Giulio Venino — che fu direttore generale del Touring in un periodo di tempo non facile e che con vera abnegazione lasciò la sua carica, allorchè ritenne utile per l'istituzione che l'attuale direttore generale tornasse al suo posto —; ad A. G. Bianchi — che nei primordi del Touring fu uno di quelli che più ne misero in evidenza gli scopi e ne caldeggiarono l'opera —; ai due segretari, cav. Vigliardi-Paravia e Alfredo Zaffaroni — che tanta attività diedero all'Associazione —; al cav. ing. Alberto Riva — che fu vice-direttore dalle origini e che il grande valore dell'opera sua intelligente e continua volle sempre nascondere dietro una grande modestia.

" Queste assegnazioni furono tutte salutate da applausi, che si mutarono in vere acclamazioni, allorchè il comm. Johnson ricordò l'opera dell'ing. Alberto Riva.

" Il quale prese pure la parola e, dopo aver ringraziato, volle ricordare quanti alla fortuna del Touring hanno cooperato: dalle migliaia di soci che hanno seguìto fedeli l'Associazione: ai consoli della stessa che furono tanta parte del suo sviluppo: agli impiegati del Touring, primo fra essi il loro capo signor Cuneo; al direttore della *Rivista*, prof. Brentari, che ha saputo fare dell'organo dell'Associazione una pubblicazione elevata e geniale. E queste nuove evocazioni suscitarono dimostrazioni calorose di stima ai ricordati.

" Parlarono poi molti altri, e fra essi l'ing. Vanzetti ringraziò a nome degli invitati, ricordando come sovrattutto all opera personale di tre uomini, uniti d'affetto vivo, da alta idealità patriottica, sia dovuto il risultato cui il Touring potè giungere: Federico Johnson, Alberto Riva, L. V. Bertarelli.

" Il cav. Candiani, a nome dell'Associazione per l'incremento dei forestieri, disse quanto il Touring ha fatto, fa e vuol fare, perchè l'Italia sia meglio conosciuta dai figli suoi e meglio apprezzata all'estero.

" Quale idealità animi il Touring, che nato dal ciclismo, oggi esercita la sua azione in ogni forma di turismo, in ogni manifestazione d'italianità, disse con vibrante eloquenza L. V. Bertarelli. Egli riandò la storia di dieci anni di lavoro, inteso a far conoscere agli Italiani la loro patria, a farla loro maggiormente amare. E chiuse — poichè fatti più che non parole è il programma del Touring — offrendo due nuovi saggi dell'attività di questo: le prime copie della guida degli " Abruzzi e Molise „ da lui compilata, e sei guide di linee ferroviarie del prof. Brentari: Venezia-Bologna; Bologna-Firenze; Verona-Venezia; Milano-Genova; Genova-Spezia; Genova-Ventimiglia.

" E perchè la festa fosse completa, il prof. Fumagalli, bibliotecario della Braidense e consigliere del Touring, fece omaggio ai convenuti, a nome del dott. Achille Bertarelli, di una curiosa interessantissima monografia che lo stesso dott. Bertarelli compilò — corredandola con documenti inediti e facendone una magnifica edizione da bibliofili — sulla via Monte Napoleone, ove il Touring ha trasportata la sua sede nello storico e monumentale palazzo Taverna.

Concludendo: una riunione che è valsa a riaffermare quella grande concordia d'ideali, che per dieci anni ha preservato il Touring, nelle sue varie vicende, da ogni crisi, e che fu la causa prima della sua ascensione e dei risultati ottenuti in un paese come l'Italia, ove lo spirito d'associazione è pur così scarso „.

Abruzzi e Molise.

Come è detto qui sopra, ai convitati furono presentate le prime copie della guida regionale *Abruzzi e Molise*, colla quale L. V. Bertarelli continua la sua opera monumentale attraverso tutte le strade d'Italia.

Egli cominciò (per non parlare qui dell'opera principe, cioè della *Guida itineraria delle strade di grande comunicazione*), col darci la guida regionale della *Lombardia*, a cui seguirono quelle del *Lazio*, del *Veneto*, del *Piemonte*, dell'*Umbria*, dell'*Emilia*, della *Toscana*, delle *Marche*, della *Campania*, a cui segue ora quella dell'*Abruzzo e Molise*.

In questa guida si descrivono tutte le strade di quella regione così interessante e poco nota, che va da Norcia e Monteleone di Spoleto a nord, sino a Tufara e Sepino al sud, e da Ancona e Serracapriola ad est sino ad Arsoli e Sora ad ovest. E' un volume di 228 pagine, nel quale sono descritti ben 386 tronchi di strade.

Nella guida sono inseriti, fra grandi e piccoli, ben 558 di quei profili che formano la caratteristica di queste guide, e che sono tanto utili, perchè dànno a colpo d'occhio una idea dei principali tronchi di strada.

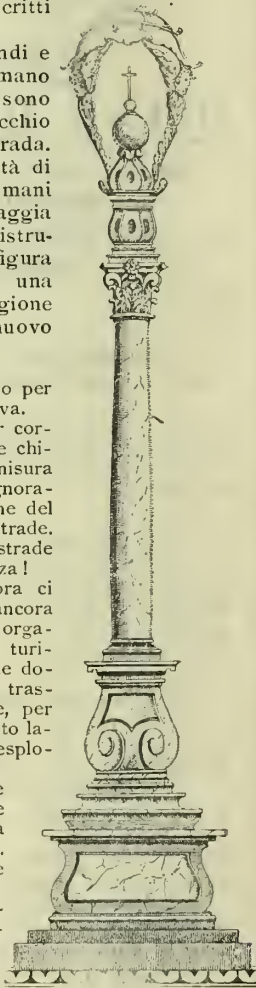
L'importanza, l'utilità, la necessità di queste guide (che sono ormai fra le mani del ciclista e dell'ufficiale, di chi viaggia per affari e di chi gira per diletto ed istruzione) sono riconosciute; e non è una figura retorica il dire, che esse colmarono una vera lacuna. E che lacuna! Bene a ragione scrive il Bertarelli nella prefazione al nuovo volume:

" Bisogna ripensare a dieci anni sono per misurare il valore civile di questa iniziativa.

" Un mezzo era già pronto allora per correre senza grandi fatiche i cento e i mille chilometri: la bicicletta Ma dove e in che misura servirsi della meravigliosa macchina? S'ignoravano allora del pari il piacere e la funzione del turismo quanto la fisonomia turistica delle strade. Anzi s'ignorava persino l'esistenza delle strade stesse poco lontane dalla propria residenza!

" Accadevano allora fatti che qui ora ci paiono incredibili. Nel 1895 — non era ancora uscita la prima guida del Touring — fu organizzata da Johnson la prima grande gita turistica, la indimenticabile Milano-Roma, che doveva dimostrare la praticità del mezzo di trasporto e la popolarità degli scopi. Ebbene, per stabilire l'itinerario un rispettabile comitato lavorò un mese, e poi finì per mandare due... esploratori a fare prima il percorso!

" Adesso invece, colle nostre guide alla mano, ciclisti e motoristi italiani e stranieri girano da un capo all'altro la Penisola con piena conoscenza delle strade. Il primo elemento per poter viaggiare è divenuto di loro assoluto dominio.

" Adesso — ed è a questo che il Touring tiene fisso sempre il pensiero — decine di migliaia di Italiani hanno preso l'abitudine del viaggio intelligente — non importa se a piedi, in bicicletta, in automobile o in ferrovia — del viaggio se o do la formula intellettuale ed utile da noi propug ata. Mai i nostri mo ti e i nostri laghi ammirabili, mai le costiere sonanti dei nostri mari multicolori, mai le città massime e i minori centri arti tici, e le rovine e i monumenti vetusti, mai i luoghi fiorenti della industria e dell'agricoltura, mai tutto ciò che per valore di natu a, d'arte, di storia, di popolo in Italia merita visite e considerazione fu così cercato, veduto, studiato. La gioventù comincia a gustare l'Italia, essa educherà certo i figli nel culto della Madre nostra, di cui le glorie passate e la rinascenza odierna destano le nostre speranze d'avvenire.

Colonna
al carobbio di P. Nuova.

" E noi del Touring — dell'attuale, come dei passati Consigli d'amministrazione — concordi senza deviar mai nello svolgere un programma di lunga lena, a cui tenemmo fede con animo convinto per dieci lunghi anni di lavoro sacrosantamente italiano, ora che lo scopo in qualche piccola parte si va raggiungendo, noi possiamo ben dire con soddisfazione e un po' d'orgoglio che una scintilla viva partì anche da noi ad avvampare il dilagante incendio d'entusiasmo e che un valido aiuto al movimento fu dato dalle nostre Guide „.

Quando ai singoli soci perverrà questo numero della *Rivista,* essi avranno già ricevuta la guida che a ciascuno di essi viene spedita gratuitamente, ed avranno sfogliato il verde volumetto; ma forse non tutti comprenderanno quale immenso e diligente lavoro sia compreso e compresso in quelle tabelline ed in quei profili; e non tutti, nel dare un'occhiata all'elenco delle 350 persone che mandarono notizie, indicazioni, correzioni, consigli, penseranno all'enorme lavoro di corrispondenza che fu necessario per raccogliere, vagliare, controllare un numero così straordinario di notizie, il cui valore sta nell'esattezza assoluta. Quante lettere si dovettero scrivere per accertarsi d'un dato altimetrico, d'una distanza, dello stato d'una strada! E quante pedalate, dopo e prima del lavoro di tavolino, occorsero al Bertarelli per controllare tutto sul luogo!

Giocondo Albertolli, arch. del palazzo ove il T. inaugurò la nuova sede.

Chi a questo pensa, e chi considera che si tratta d'una regione meno studiata di altre, compatirà il Touring, se questa guida (che viene spedita **a tutti i soci del 1904** ***in regola col pagamento della quota***) gli giunge con qualche ritardo, ritardo compensato dalle cure dedicate a questo lavoro che, come auguriamo, servirà di guida a migliaia di ciclisti per visitare l'Abruzzo forte e gentile.

Via Monte Napoleone.

Il dott. Achille Bertarelli (fratello del nostro L. V. Bertarelli), noto per varie dotte pubblicazioni, è un intelligente ed appassionato raccoglitore di stampe antiche e di altre preziose memorie storiche, delle quali pubblicherà in questi giorni il catalogo. Si tratta di quasi 60 000 numeri!

Carlo Porta.

Il dott. Bertarelli ha voluto gentilmente partecipare alla festa del Touring col pubblicare (in 300 esemplari fuori commercio) ed offrire ai nuovi e vecchi consiglieri del Touring un opuscolo su *La Via Monte Napoleone nella Milano vecchia.*

Come è noto, è in questa via che il Touring ha fissata la sua nuova sede, e precisamente nel palazzo Taverna, sulla cui facciata una lapide ci avverte che *In questa casa — Carlo Porta — poeta — abitò e morì il V gennaio MDCCCXXI.*

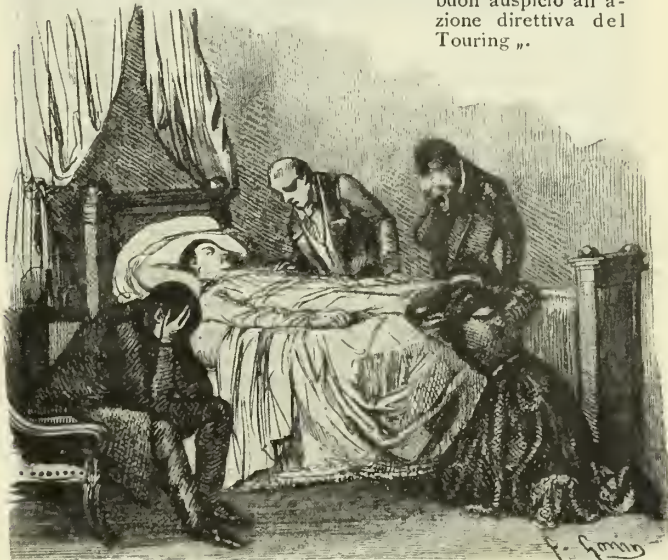
Scrive il dott. Bertarelli nella prefazione di questo opuscolo:

" Sul principio del sec. XI Ariberto d'Intimiano erigeva a Porta Orientale l'Ospizio di S. Dionisio; fu quello uno dei primi istituti sorti nella nostra città in aiuto dei viandanti. Oggi dalla ospitalità rudimentale, nata dalla carità cittadina, assurgiamo all'istituto perfetto e dopo un millennio il Touring inaugura la nuova sede in Monte Napoleone. Questa via fu vallo di difesa alle mura romane, coi suoi numerosi monasteri simboleggiò la devozione di un'epoca remota ed in essa s'iniziò, colla resa di Milano allo Sforza, uno dei periodi più fulgidi della storia lombarda.

" Ebbe col palazzo Marliani un sorriso della tradizione artistica italiana e col Monte di Santa Teresa rappresentò i fiorenti commerci cittadini.

" In Monte Napoleone, la mente di Pietro Verri preludiò le riforme di Maria Teresa e Giuseppe II e s'ispirò la musa del poeta Carlo Porta.

" Qua vissero, esempio di vita civile, Giandomenico Romagnosi e Carlo Cattaneo ed insegnarono la fede nei destini della patria, Enrico Morosini, Luciano Manara e Giacomo Medici.

" I gloriosi ricordi del comune e del pensiero italico, rievocati in queste pagine, che mi permetto dedicare all'onorevole Consiglio, spero che saranno di buon auspicio all'azione direttiva del Touring „.

La morte di Carlo Porta.

Queste sono le memorie rievocate dal geniale autore, il quale ci parla delle antiche mura della città che di qui passavano, delle probabili origini della via, delle tradizioni e lapidi che ad essa si riferivano; e ricorda pure la fossa interna, l'origine del nome di Borgo, la contrada di S. Vittore e quaranta Martiri, la Pusterla di Porta Nuova, le chiese di S. Andrea, S. Pietro all'Orto, S. Donnino alla Mazza, Santa Anastasia, la rivolta capitanata da Ottone Ruscone, l'ingresso di Francesco Sforza, il palazzo dei conti Marliani, le barre, la prima rappresentazione grafica della via in una pianta inedita della città, l'incendio della chiesa di Santa Anastasia nel 1623, i ricordi manzoniani della peste del 1630, la Croce di P. Nuova, la chiesetta di Santa Lucia ed i PP. Minimi di S. Francesco da Paola, il convento del Gesù e la sua farmacia, le rappresentazioni grafiche della via, la soppressione delle chiese, il *transito* in faccia a San Spirito, la distruzione del palazzo Marliani, Pietro Verri e la nuova educazione civile, il Romagnosi, Carlo Porta, Tommaso Grossi che abitava di fronte al Porta di cui era amicissimo, e di cui pianse la morte con una commovente poesia di cui qui diamo una strofa:

> L'è mort? l'hoo propi de vedè mai pu?...
> Gh'è di moment che 'l me par minga vera
> Passand de ca Taverna guardi su
> Sul pozgioeu de la stanza in dove l'era,
> E in del trovà quij gelosij saraa
> Me senti a streng el coeur, a mancà 'l fiaa.

L'autore finisce col ricordare i varî nomi coi quali fu distinta questa via. Essa si chiamava, dal 1782, *Contrada del Monte di Santa Teresa,* perchè in quell'anno venne qui fondato il *Monte di Santa Teresa;* dal 1804 al 1814

si chiamò *Contrada del Monte Napoleone;* durante il dominio austriaco *Contrada del Monte,* per ritornare, dal 1860 in poi, al nome di *Contrada Monte Napoleone,* formando così, col nome del *Foro Bonaparte,* una delle scarse memorie del Regno Italico.

" Con decreto 27 aprile 1813 — ricorda il dott. Bertarelli — S. A. I. il Principe Eugenio vicerè d'Italia approva definitivamente la costituzione dell'*Impresa Generale delle Diligenze e Messaggerie,* costituitasi già con istrumento del 23 gennaio dello stesso anno.

IMPRESA GENERALE

Delle Diligenze e Messaggerie

N.° Ventuno N. 21

Il possessore del presente è proprietario d'una delle cinquanta azioni della suddetta Impresa autorizzata per Decreto di Sua Altezza Imperiale il Principe Vice-Re d'Italia in data del 30 dicembre 1812, e formata con atto di Società mediante Istromento del 23 gennaro 1813 ne' rogiti del Signor D.r Giorgio Sacchi Notaro di Milano debitamente registrato li 25 detto mese, ed approvata per un secondo Decreto della prelodata Altezza Sua del 27 aprile 1813; il suddetto documento di Società è stato consegnato negli atti della Camera di Commercio di Milano.

Milano li 24 Agosto 1813

Registrato al Foglio Dodici del Giornale

Gli Amministratori

Il Cassiere Generale

= Gio. Mavoni =

L'impresa, conosciuta col nome di Diligenza Franchetti, pose la sua sede nella casa, ora Baslini, fronteggiante la sede del Touring. Posta poco dopo sotto la sorveglianza della I. R. Direzione delle Poste, incominciò coi piccoli servizi, indi estese le comunicazioni a quasi tutta l'Italia, tanto da essere dopo le *Diligenze Erariali,* il più importante ufficio di corriere della nostra città. L'impresa durò fin dopo il 1865 e negli ultimi tempi, quantunque avesse aperti uffici a Parigi, Marsiglia, Lione e Bordeaux, aveva perso molto della sua importanza per l'estensione delle ferrovie. Ogni settimana partivano due corse per Roma e per Venezia, nel primo viaggio si impiegavano sette giorni ed il posto costava lire italiane 111,20, nel secondo due giorni per lire 42. La diligenza per la Francia partiva tre volte alla settimana, impiegando dieci giorni fino a Parigi per lire 143, vi erano poi moltissimi servizi giornalieri per tutte le città minori.

" Durante le giornate del 1848 le carrozze fornirono un largo ed utile materiale per la costruzione delle barricate e si ricordano ancora dai nostri vecchi quelle a S. Giovanni in Conca fatte colle carrozze del vicerè, una nelle vicinanze del palazzo reale ed un'altra colle diligenze del Franchetti all'imboccatura del Monte Napoleone.

" Nel 1845 ebbe sede nella contrada, al vecchio numero 1261, ora 45, la direzione della *I. R. Privilegiata strada Ferdinandea Lombardo-Veneta.* Credo che a nessuno spiacerà la rievocazione di questo mezzo di trasporto, poichè la bicicletta e la ferrovia molto spesso si compensano ed i nostri confratelli d'oltralpe con spirito chiamarono quest'ultima le *grand frère...* del ciclismo ".

Con questi ricordi... preciclistici finisce il volumetto, che forma senza dubbio uno splendido ricordo del primo decennio del Touring, che nella via bene augurale è venuto a porre la sua sede.

Il volumetto è adorno di una bella pianta antica di Milano, e di varie vignette, alcune delle quali, per gentile concessione dell'autore, sono riprodotte in questo numero.

Le guide ferroviarie.

Al banchetto dei consiglieri furono distribuite le sei nuove guide ferroviarie compilate da Ottone Brentari.

Esse descrivono le linee: Milano-Genova; Genova-Spezia; Genova-Ventimiglia; Verona-Venezia; Venezia-Bologna; Bologna-Firenze.

Ogni guida è di almeno quaranta pagine, con copertina a tricromia, carta dell' Istituto Geografico Militare, e numerose vignette, riproducenti chiese, monumenti, ponti, viadotti, ritratti d'uomini illustri, e accompagna, colla parola e colla figura, chi viaggia in ferrovia, indicando e ricordando.

Se le sei nuove guide troveranno la lieta accoglienza che già hanno trovato le prime tre, altre ne usciranno in seguito, per dimostrare che il Touring vuol riuscire utile a chiunque giri l'Italia, qualunque sia il suo mezzo di trasporto.

I festeggiamenti di maggio
per il decennio del Touring

Nella *Rivista* del novembre scorso, palesando le ragioni che avevano consigliato il rinvio dei festeggiamenti del decennio alla primavera 1905, scrivevamo che questo avrebbe dato campo di organizzare una grande manifestazione del tutto degna dell'attuale potenza del Touring.

I festeggiamenti del decennio avranno luogo definitivamente nell'ultima settimana di maggio (sabato-domenica-lunedì) con una solennità grandiosa e senza precedenti.

Il sabato si aprirà il congresso. Illustri e competenti oratori tratteranno temi di interesse generale vitalissimo quali: *Le strade e i trasporti in materia di turismo — Le ferrovie e le facilitazioni di viaggio per le persone, i bagagli, le biciclette e gli automobili — I combustibili e i petroli nei rispetti dell'automobilismo e della economia nazionale — Modificazioni al sistema tributario per le biciclette, ecc.*

On. Comm. Avv. Fausto Massimini.

Questi ultimi due temi saranno svolti dall'on. comm. avvocato Fausto Massimini, deputato relatore alle finanze.

Si avranno poi il convegno generale turistico, l'adunata nazionale dei volontari-ciclisti automobilisti con gara di tiro collettivo al nuovo poligono di Boldinasco, che sarà inaugurato ufficialmente in quella occasione, la gara di tiro a segno, la sfilata, il banchetto, la gita al traforo del Sempione. A questa gita nazionale e popolare, perchè otterremo e faremo condizioni tali da renderla accessibile anche alle borse più modeste, intendiamo partecipi la grande maggioranza dei nostri soci qualunque sia il loro mezzo predilctto di turismo. Così si organizzeranno cinque grandi carovane: *la ciclistica; la motociclistica; l'automobilistica; la ferroviaria; e la ciclo-ferroviaria.*

L'itinerario a grandi linee sarà: Milano–Varese–Laveno (Laveno–Pallanza, traversata del lago Maggiore in battello speciale, con deviazione alle famose isole Borromee), Pallanza–Fondo Toce–Domodossola–Iselle.

Ai prossimi numeri della *Rivista* maggiori particolari.

IL BENADIR

Da un anno in qua di quel paese si discute nel Parlamento e nella stampa, e la pubblicazione dell'inchiesta Chiesi-Travelli sul difettoso ordinamento di quella colonia, sulla schiavitù che vi perdura, ha dato nuovo argomento a polemiche, a progetti ed a discussioni, specialmente nelle adunanze della Società del Benadir; ed anche comunicati ufficiali od ufficiosi si occuparono della intricata questione, e preannunciarono la prossima presentazione, da parte del Governo, d'un progetto di legge per il Benadir.

Torre della Menara a Mogadiscio.

Di tale progetto, e dai lati politico e finanziario della questione non dobbiamo occuparci; ma poichè su quella costa sventola la bandiera nostra, vogliamo dire due parole (sotto l'aspetto geografico e storico) su quel paese che è sotto la protezione dell'Italia.

Cos'è il Benadir?

Letteralmente, dall'arabo *Bender*, vorrebbe dire « luogo sulla spiaggia del mare ove si fa mercato o commercio ». Geograficamente è quella tratta di costa orientale dell'Africa, prospicente l'Oceano Indiano, che comprende una serie di piccole stazioni o città abitate in gran parte da mercanti Arabi o di origine araba, commisti a Somali.

E da sud a nord — cioè dalla foce del Giuba, andando verso il capo Guardafui — da meno di mezzo grado sotto l'equatore (0° 40' lat. sud) a 2° 30' latit. nord, s'incontrano Brava, Merca, Mogadiscio centri principali; poi Torre e Munghja (pressochè distrutto e abbandonato), fra Brava e Merca; Gonderscia, Danane e Cesira fra Merca e Mogadiscio; e Uarscheik e Italia fra Mogadiscio e il confine sud del Sultanato d'Obbia (Somalia del Nord) e Meregh, tutte stazioni di minor importanza.

Carovana di camelli sulla spiaggia di Mogadiscio.

Davanti a questa costa si estende un bassofondo madreporico, intersecato da canali, per l'estensione di un mezzo miglio e un miglio e più dalla costa. E più presso alla costa affiora una barra o linea di frangenti, la quale appunto durante il monsone di sud-ovest, che soffia dalla fine d'aprile a metà settembre, rende pericolosissimo sempre, e sovente impossibile, l'approdo di qualsiasi nave alla costa del Benadir.

Arrivo d'una carovana di camelli alle porte di Mogadiscio.

Appunto alle difficoltà estreme degli approdi e ai lunghi periodi d'interruzione di ogni comunicazione marittima e di rapporti col mondo civile, si deve se la costa del Benadir e il vasto territorio retrostante si trovano grandemente in arretrato in fatto di civiltà e di usanze, in confronto a territorî limitrofi, quali quelli della Somalia del Nord (ed in ispecie il territorio d'influenza inglese nel golfo di Aden) e quelli lungo tutta la costa orientale dell'Africa, che dalla foce del Giuba va fino davanti all'isola di Zanzibar e più sotto ancora.

Sulle dune che s'innalzano circa 200 metri a un chilometro o due sul mare, va in gran parte ad infrangersi la violenza del monsone, mantenendo sulla sconfinata pianura retrostante una ventilazione meno impetuosa, costante e salubre. Il territorio che si estende al di là per centinaia e centinaia di chilometri, quasi tutto piano o pianeggiante, all'interno, seguendo a sud il corso del Giuba, e, ad occidente, giungendo sino a toccare i paesi Galla e degli Arussi, dipendenti dall'impero etiopico, fa capo pei suoi commerci alle stazioni del Benadir.

Mogadiscio.

Sulla costa passarono varie dominazioni, specialmente arabe. I Portoghesi vi tennero sovranità più nominale che effettiva. Verso la metà del secolo XIX cominciarono ad internarvisi altri Europei. Degli Italiani, i primi a penetrare nella Somalia del Sud furono Bottego, Ferrandi, Ruspoli; indi il Filonardi, mentre il Robecchi-Bricchetti attraversava la Somalia del Nord.

I sultani di Zanzibar esercitarono incontrastata sovranità, ma più nominale che effettiva, nel Benadir ove mandavano parenti o favoriti investiti delle cariche di *valì* (governatore civile), di *aghida* (capo militare), di *cadì* (amministratore della giustizia o giudice), coll'incarico di percepire tributi doganali sulle merci che dall'interno venivano alla costa o viceversa. Nessun controllo era possibile, e quegli ufficiali disponevano ad arbitrio e capriccio della vita e della libertà delle sostanze dei cittadini.

Nel 1885 il compianto esploratore capitano Antonio Cecchi, colà inviato per studiare i luoghi dal punto di vista di una probabile colonizzazione, iniziò trattative col sultano di Zanzibar. Nel 1889 l'Italia (corrispondendo al sultano di Zanzibar un canone annuo di 400 000 lire) assumeva in protettorato quel territorio in allora libero da qualsiasi dominazione di popolo più o meno civile, territorio vastissimo, per flora e per fauna ricchissimo, abitato da tribù nomadi dedite alla pastorizia in gran parte, in altra parte dedite a coltivazioni primitive sul fiume e nelle plaghe ove periodiche inondazioni o rudimentali canalizzazioni rendevano possibile la irrigazione. Semibarbare le popolazioni delle stazioni costiere, che fanno commercio. Tutte poi, tanto alla costa che all'interno, seguaci fanatiche della più ristretta ed esaltata fra le sètte dell'Islam.

Mercato di Mogadiscio.

Dettaglio del mercato di Mogadiscio.

Gruppo di schiavi all'ombra delle palme.

Nel 1893 il Governo italiano diede in amministrazione il paese alla Compagnia Filonardi, e il trapasso da questa all'amministrazione diretta dello Stato fu segnata da una orrenda strage. In novembre del 1896, a poche ore da Mogadiscio, gl'indigeni massacrarono tutta una intera carovana italiana dal Cecchi diretta a Gheledi; e fra le vittime furono il valoroso console generale Cecchi, i comandanti le regie navi *Volturno* e *Staffetta*, varî altri ufficiali, il direttore delle dogane di Mogadiscio, e molti ascari.

In principio del 1900 all'amministrazione governativa subentrò quella della Società commerciale pel Benadir, ad iniziativa del Cecchi costituita fra industriali lombardi. Sotto il governatorato del comm. Dulio, forse per mancanza di direttiva, o di altri mezzi, la causa della civiltà non guadagnò in quel paese.

Schiavi liberati della tribù Dinle.

Vennero le rivelazioni sulla schiavitù non ancora sradicata, si successero le inchieste del console generale Pestalozza, del comandante Di Monale, per ultima quella dell'onorevole G. Chiesi e dell'avv. Travelli delegati dalla Società. E' appunto alla cortesia del signor Gustavo Chiesi che dobbiamo le fotografie che in certo modo documentano le condizioni attuali della colonia.

Ecco la torre così detta della Menara, una delle pochissime solide costruzioni che risalgono all'epoca araba.

E più appresso una mandria di camelli sulla spiaggia di Mogadiscio; e una scena di arrivo di una carovana alle porte di questa maggiore stazione del Benadir; e due istantanee dell'interno di quel mercato, che accoglie giornalmente un migliaio di persone con 400 o 500 camelli, affluenza ridottasi in questi ultimi tempi causa del blocco esercitato dalle tribù circonvicine, divenute ostilissime al Governo coloniale a motivo della liberazione di schiavi fuggiaschi e di altri provvedimenti intesi a combattere la schiavitù. Riproduciamo due gruppi di schiavi fuggitivi, i primi sei da un padrone della tribù Dinle (Matan), gli altri due, Dajo e Suliman, da un proprietario della tribù Uadalan di Lafolè. Alcuni portano ancora i ceppi da cui furono liberati allorchè nel dicembre scorso ripararono a Mogadiscio.

Schiavi della tribù di Uadalan.

Mogadiscio è la stazione ove più facilmente giungono a rifugiarsi gli schiavi, e quivi si provvede al loro mantenimento, alle liberazioni, alla vigilanza, all'imbarco per Hawai ch'è una stazione di liberti.

Dal che si conchiude che il Benadir, dato pure che esso fosse paese degno di studio e di sollecitudini italiane che lo schiudano alla civiltà, non è precisamente ancora consigliabile per le escursioni turistiche.

FERROVIE

Linea Arona-Domodossola.

Il tratto di linea ferroviaria che va da Arona a Domodossola, e che compie la grande strada ferrata che da Milano deve raggiungere la grande galleria del Sempione, è compiuto.

Il 29 dicembre u. s. ebbe luogo il collaudo della linea.

La nuova linea, i cui lavori sono stati diretti dall'ingegner Ferrari dell'Ufficio costruzioni, potrà essere aperta all'esercizio il 15 del prossimo gennaio.

E' lunga chm. 51 ; ha un solo binario ; percorre la sponda piemontese del Lago Maggiore toccando Lesa, Stresa, Baveno, Feriolo.

Attraversa il Toce fra il Lago Maggiore e quello di Mergozzo, e, poco prima di Domodossola, si ricongiunge coll'attuale tronco ferroviario Novara-Gozzano-Gravellona-Domodossola.

Quest' ultimo è assai difettoso ; cosicchè, per ottenere la pronta comunicazione tra Milano e il Sempione, s'è dovuto provvedere al nuovo tratto.

Esso è la continuazione della linea Milano-Gallarate-Sesto Calende-Arona. La comunicazione diretta fra Milano e il Sempione sarà completa quando sia finito il tratto Domodossola-Iselle, lungo chm. 17, che sarà pronto per l'apertura del Sempione. Di esso è stata terminata la lunga galleria elicoidale.

Intanto a Domodossola sono già a buon punto i lavori di ampliamento della stazione e quelli per la costruzione della dogana italo-svizzera ; come pure è quasi terminata la nuova stazione di Arona — un bel fabbricato di stile nuovo — alta circa otto metri dal livello dell'attuale.

La vecchia stazione sarà riservata allo scalo delle merci.

* * *

Il giorno 21 dicembre u. s. fu ispezionata anche la linea Santhià-Borgomanero, non essendo ancora compiuto il tronco Borgomanero-Arona.

La linea Santhià-Arona che più specialmente interessa il Piemonte, misura 65 chilometri e comprende le stazioni di Santhià, Carisio, Buronzio, Roasenda, Gattinara, Romagnano, Cureggio, Borgomanero, Comignano, Arona.

Verrà, credesi, inaugurata il 16 gennaio.

Linea Varese-Luino.

Il giorno 27 dicembre u. s., coll'intervento delle autorità, degli ingegneri Campiglio della Ferrovia Nord e Mantovani della Mediterranea, dei rappresentanti della stampa e di numerosi invitati, fu inaugurata la nuova linea a trazione elettrica Varese-Luino.

Il treno elettrico, partito da Varese, giunse felicemente a Luino fra le acclamazioni della popolazione.

La divisa dei ferrovieri.

Leggiamo nella *Cronaca ferroviaria :*

A tutti sarà stato dato di constatare come nelle stazioni e sui treni, il personale di servizio sia talvolta in condizioni tali nel vestire da lasciare molto a desiderare in fatto di decenza.

Tralasciando i molti che portano la mezza divisa, cioè il berretto di servizio e l'abito da borghese che tanto male sta, si vedono spesso delle divise logore, scucite e anche stracciate dal lungo uso, da produrre l'effetto di avere a che fare con pezzenti, anzicchè con agenti addetti ad un servizio pubblico, esercito da grandi società.

Talvolta gli agenti mancano anche di proprietà nel vestire, cioè portano il berretto storto, la giacca aperta, che lascia vedere un pantalotto borghese o una camicia di colore, ecc., ecc., con un gusto estetico che ciascuno può immaginare.

Le Società dovrebbero provvedere perchè in servizio gli agenti si trovassero sempre ben vestiti, puliti ed ordinati, e ciò anche nel decoro stesso delle Società. Gli abiti, i berretti e le scarpe dovrebbero essere forniti dalle Società ai loro agenti con più larghezza e si dovrebbe poi esigere da questi una tenuta decorosa, cosa del resto che si osserva nelle ferrovie estere ed anche in buona parte del personale della Rete Adriatica in Italia. O. V.

L' osservazione ci sembra giusta, e l' abbiamo sentita fare mille volte da viaggiatori italiani... e stranieri, i quali finivano sempre coll' istituire dei confronti poco onorevoli per noi. Si tratta, è vero, di forma ; ma le troppe volte la forma rappresenta la sostanza.

LE STRADE

Per combattere la polvere delle strade.

L'articolo da noi pubblicato su quest'argomento nella puntata di settembre di questa rivista, ci ha valso parecchie lettere contenenti domande di schiarimenti, informazioni, consigli per raggiungere il risultato pratico di eliminare o per lo meno diminuire la polvere nelle strade.

Fra gli altri, un socio del Touring, che è anche tecnico competente, perchè ingegnere presso un' amministrazione provinciale, l'ing. E. Dacorsi, ci mandò un articolo col titolo: *Polvere e materiali d'inghiaiamento*, che se per l'indole strettamente tecnica di alcune parti, più opportunamente meritò integrale pubblicazione nella rivista *Le strade*, per altre parti invece è conveniente la larga diffusione di alcuni concetti che può derivare da un cenno su queste colonne.

Pulvis es et in pulverem reverteris... lo si dice dell'uomo, ma non meno a proposito lo si potrebbe dire dei materiali d'inghiaiamento.

Per quanto infatti siano figli di roccia e di dura roccia, pure fatalmente sono destinati a ridursi in minutissima polvere. Questa circostanza da tutti conosciuta, sembra poi all'atto pratico da molti ignorata quando si tratta di applicarla alla manutenzione stradale.

Tutti sanno, o almeno dovrebbero sapere, che per fare una buona strada, per non aver polvere, per non aver fango, occorre anzitutto un buon materiale; ma se ci facciamo ad esaminare i brecciami normalmente adottati, troppe volte li troviamo deficenti. Dovrebbe invece, chi ha governo di strade, avere prima, fra le primissime cure, quella di una scelta razionale e ben fatta del materiale di cui si deve servire.

E' bensì vero che non dovunque si può disporre degli stessi mezzi e che in certe località è giuocoforza valersi di quanto si trova sul posto; ma dove il materiale buono esiste e lo si pospone al cattivo, inconsultamente si agisce.

Si dirà da taluni: la ghiaia del tal torrente, supponiamo, o delle campagne latistanti costa come uno, il pietrisco di cava costa come due, adottando la prima invece del secondo si riescirà con più modesta spesa ad impiegare maggior quantità di materiale; così si arricchisce la massicciata curando in pari tempo l'economia e l'interesse dell'amministrazione.

Nulla di più erroneo. Se da un lato al costo di questa ghiaia cattiva si aggiungono le spese per spolveramento, sfangatura e di rimozione detriti, e lo stesso conto si fa con gli analoghi elementi corrispondenti all'impiego di buon pietrisco di cava, si troverà che in definitiva la prima somma supera la seconda e per di più si avranno strade cattive.

Ciò, ben inteso, nel concetto che qualunque sia il materiale impiegato, si voglia tenere la strada nei debiti modi; che se così non è, e polvere e fango non si rimuovono quando occorre, allora in qualunque modo la strada sarà sempre cattiva.

Non entreremo nella disamina tecnica del problema della scelta dei materiali d'inghiaiamento; in linea generale bisogna però tenere presente che vale più poco materiale buono che molto cattivo, e che quindi vale meglio fare uso di poco materiale a caro prezzo che non di molto a prezzo

basso; circostanza questa che permette di risolvere anche il problema finanziario là ove difetta il buon materiale.

Conviene tenere presente che l'ideale dei materiali sarebbe quello che consumasse poco, non si schiacciasse al carreggio, poco si logorasse all'attrito ma nello stesso tempo riuscisse ben cementato e solido sì da impedire disgregazioni per effetto della siccità e del calore, e sollevamenti per gelo e disgelo. Un tale materiale non lo si avrà mai certamente; ma devesi tuttavia cercare di impiegare quello che per le sue qualità e proprietà maggiormente gli si avvicina.

Tutti i mezzi suggeriti per combattere la polvere e di cui diffusamente ci siamo occupati, compressione meccanica, inaffiamento con acqua, o con petrolio, catramatura, westrumite e tanti altri specifici che si vanno suggerendo, sono certamente ottimi mezzi, ma il primo mezzo più elementare e più pratico per diminuire la formazione di quel flagello che si vuole combattere è l'impiego di buoni materiali. Ond'è che l'articolo, di cui abbiamo riassunto e riprodotti i concetti, conclude invitando le federazioni che più specialmente si occupano della questione, e cioè i Tourings, le leghe contro la polvere, ecc., a continuare la propaganda per la cilindratura a vapore e per le varie specie di trattamento della massicciata, ma di diffondere indipendentemente da ciò, e specialmente per quelle amministrazioni a cui troppo gravosi tornerebbero i detti provvedimenti straordinari, i seguenti concetti:

1° Scelta ed impiego di materiali d'inghiaiamento fatto con diligenza, oculatezza e cura in seguito a razionali studî, a prove ed a confronti;

2° Sorveglianza nelle forniture con rifiuto di quelle non rispondenti a contratti e severità nei collaudi;

3° Esclusione delle ghiaie in genere, dei materiali ricavati dai campi, da alluvioni antiche, e di quelli appartenenti a specie geologiche riconosciute inadatte allo scopo;

4° Studio dei mezzi per ottenere materiali buoni ed a buon mercato e per estenderne e generalizzarne l'impiego.

Chi scrive si associa pienamente a queste conclusioni, poichè non vi ha dubbio che in attesa dei rimedi maggiori e più costosi, questo dovrebbe prendersi in considerazione da tutte le amministrazioni.

Non è inopportuno qui ricordare quanto il Gautier, appassionato *chauffeur*, scriveva in una sua relazione su un viaggio in Italia, pubblicata sulla rivista *La France automobile*, a proposito delle nostre strade: « La polvere francese sta al polverone italiano come una pioggerella sta ad un uragano. Per questo vi è un'animosità (in Italia) contro gli automobilisti. I pedoni si coprono la faccia, fuggono a cinquanta metri nei campi con imprecazioni e gesti di minaccia; si giunge a non vedersi sulla strada. Bisogna che i differenti clubs d'Italia, protettori del turismo, il T. C. I., i clubs automobilistici, lavorino in questo senso e cerchino d'ottenere una miglioria sulla manutenzione stradale. Il turismo automobilistico è una troppo grande sorgente di prosperità perchè l'Italia non lo incoraggi con tutte le sue forze, moltiplicandone le facilità e le accoglienze; buone strade e meglio mantenute ».

E per finire su quest'argomento diamo un breve resoconto della seduta, tenutasi il 26 novembre u. s. a Victoria Hall, dalla Lega svizzera contro la polvere, creata dal T. C. Svizzero e di cui abbiamo parlato diffusamente nel numero di settembre. L'assemblea era presieduta da M. F. Raisin presidente del T. C. S., il quale aperse la seduta insistendo sull'utilità della Lega e sullo scopo che si propone, ricordando gli importanti lavori preparatori del sig. Navazza, direttore del T. C. S., al quale rivolge speciali ringraziamenti cedendo la parola.

Il sig. Navazza sviluppa il programma della Lega; dimostra l'influenza nefasta della polvere e ricorda le esperienze fatte a Ginevra per combatterla.

Il dottor Christiani tratta poi dell'influenza della polvere sul funzionamento dell'organismo, dimostrando come può essere causa di affezioni della pelle e può provocare l'oftalmia parziale; essa è poi focolare di parecchie malattie infettive e può anche attaccare le vie respiratorie.

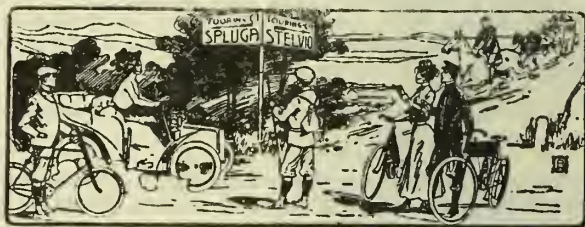
L'ing. Rochette, vice-presidente dell'A. C. S., dichiara che questa società è d'accordo coi promotori della Lega e che nel prossimo anno procederà a delle esperienze pratiche su strade, il cui effetto sarà di arrivare a delle modificazioni sulla costruzione delle macchine, perchè esse sollevino la minor polvere possibile.

L'assemblea prende quindi in esame lo statuto della Lega, che viene approvato. Il consiglio di amministrazione della nuova società rimane costituito come segue: signori Raisin, Bastard A., Bostard C., Brolliet, Buscarlet, De l'Harpe, Diodati, Moriaud, Navazza, Rumel, tutti del comitato del T. C. S., Naville A., Rambert, Rochette dell'A. C. S., dottor Christiani, De Michelis, Cramer, Romer, Steller e Kraft.

Torino, dicembre 1904. Ing. MASSIMO TEDESCHI.

LA NOTA SATIRICA.

— Che luna stupenda... ed io che esitavo a mettermi il cappello di paglia!

(Dalla *Vie pour rire*).

CARTELLI INDICATORI

Alle varie provincie che già hanno distribuito sulla loro rete stradale numerosi cartelli indicatori del Touring, altre ne vanno aggiunte, come Roma, Pisa, Rovigo, Porto Maurizio, ecc.

In quelle provincie si stanno pure collocando nei punti principali delle nostre segnalazioni, il cui elenco pubblicheremo appena avremo notizia della loro esatta ubicazione.

Il continuo sviluppo di questa sezione (alla quale non venne mai meno l'appoggio morale e materiale non solo dei soci, ma di tutti in genere e specialmente delle pubbliche amministrazioni), dimostra che se il numero dei cartelli collocati nel corrente anno fu assai notevole, ancora più degno di nota fu l'organizzazione di questo servizio che, specialmente per merito del cortese concorso dei vari uffici tecnici del Regno, ci permette di svolgere con un ben determinato programma il nostro lavoro, ricavandone risultati veramente corrispondenti allo scopo.

Nuove offerte.

Comitato del Touring al Congresso turistico di Spezia	Cartelli	N.	8	Lire	80
Ing. Luigi Devoti di Piacenza	„	„	1	„	10
Provincia di Porto Maurizio	„	„	10	„	100
Municipio di Firenze	„	„	15	„	300
Silvio Armando Neri di Torino	„	„	2	„	20
Offerte precedenti	„	„	1038	„	14040
Totale	cartelli	N.	1074	Lire	14550

CICLISMO

In onore di Drais
inventore della prima bicicletta.

Nel numero del 22 dicembre del periodico *Der Radtourist* si pubblica il progetto d'un busto modellato dal signor Teodoro Weylöhner di Carlsruhe in onore del barone Carlo von Drais, sul quale il signor F. M. Feldhaus di Heidelberg dà alcune interessanti notizie.

Il barone Carlo von Drais, inventore della bicicletta, nato nel 1785, dimorava nei suoi ultimi anni a Carlsruhe, ove morì nel 1851; e nell'archivio di quella città si conserva appunto la bicicletta inventata dal Drais (la *Draisene*), riprodotta sul piedestallo del busto.

Il barone von Drais, quando, colla marsina verde a bottoni d'oro ed i calzoni neri, girava per le strade di quella città sulla sua macchina curiosa, si tirava dietro non soltanto risa, fischi, e insolenze, ma anche qualche sassata; e ciò non in grazia della macchina, ma perchè il barone, caduto allora molto in basso, era noto come un frequentatore delle più misere gargotte, in compagnia della più bassa plebe. Egli, non di rado ubbriaco, era vittima di scherzi crudeli; e chi mescolava nel tabacco di lui il pepe, e chi lo faceva bere più del bisogno: e perciò egli di frequente girava attorno sulla sua macchina in condizioni deplorevoli. I soldati che erano a guardia del palazzo municipale nel 1848 e 1849 si divertivano a chiamarlo nel corpo di guardia, ed a fargli poi saltare, in macchina, i tre gradini per cui da quel locale si scendeva nella piazza; salto che finì più d'una volta colla rottura della macchina... o d'un braccio del povero inventore, fra il giubilo rumoroso degli spettatori!

E' passato mezzo secolo, ed all'uomo maltrattato e deriso ora si dedica un busto!

Il moderno tipo di bicicletta.

Allorquando, per la prima volta in Italia, vedemmo le strane biciclette esposte, credo della ditta Mantovani, alla prima esposizione internazionale degli automobili, non potemmo a tutta prima trattenere un sorriso di incredulità sui vantaggi che la nuova forma del telaio poteva avere sull'antico e noto tipo detto *Diamant*, dapprima a tubo superiore obliquo, ora invece orizzontale.

Ma è necessario ricrederci e, modificando dopo lungo ed accurato esame il primo e spontaneo giudizio, convincerci delle grandi utilità che la nuova bicicletta effettivamente offre.

Come è noto, un tubo di ferro resiste maggiormente agli sforzi applicati alle sue estremità quando essi hanno la stessa direzione del tubo che non quando essi hanno un'altra direzione. Fondandosi su questo principio, l'ingegnere inglese Pedersen ideò il nuovo telaio, facendolo brevettare: questi telai sono costruiti dalla nota casa Georges Richard.

Le particolarità di questi telai sono le seguenti: *a*) tutti i tubi lavorano alla compressione od alla trazione, e quindi sono più piccoli e più resistenti; *b*) gli sforzi sono egualmente ripartiti su tutti i tubi, in modo che essi hanno lo stesso diametro, ottenendo così un telaio perfettamente equilibrato.

Tutti i tubi del telaio sono disposti a triangolo tanto nel senso laterale, quanto in quello longitudinale, in modo che il momento d'inerzia di ciascuna serie di tubi è massimo.

La forcella è formata di quattro tubi, due diritti e due invece ad angolo: tutti e quattro sono riuniti fra di loro nella parte più larga del sistema: essa offre in questo modo una resistenza eccezionale.

La sella, come si vede facilmente, è formata da una robusta rete collegata al telaio nella parte anteriore da una cinghia e nella parte posteriore da una serie di sette piccole molle a spirale: in questo modo la sella, per mezzo della cinghia anteriore, può essere tesa a volontà. Essa essendo sospesa, permette la libera circolazione dell'aria, evitando così le infiammazioni: potendo poi ruotare attorno ai suoi punti di sospensione, essa permette qualsiasi movimento al ciclista, evitando i tanto dolorosi stregamenti.

Certamente decorrerà un certo tempo per abituarci al nuovo tipo di telaio, ma data la grande praticità del nuovo sistema Georges Richard-Pedersen, esso non mancherà di essere adottato dai turisti nelle loro lunghe escursioni.

Ing. EFFREN MAGRINI.

Torino, dicembre 1904.

Il ciclismo in casa.

Nella stagione invernale, cattiva, quando per la congiura delle meteore con le strade ci è vietato di continuare quello *sport* ciclistico all'aria aperta che è la nostra salutare abitudine quotidiana, l'arresto così subitaneo di funzioni fisiche sviluppate dallo speciale metodo di moto, porta un disordine nel nostro organismo, che, pur non avvertito, è fattore non

ultimo di quel malessere di noia, di malcontento che tutto prende la nostra vita.

Un modo per continuare lo *sport* favorito e giocondo della bicicletta offre il *Velotrab*: una bicicletta priva di ruote, appoggiata ad un supporto fisso, munita di pedali e di manubrî e che serve per l'allenamento ciclistico in casa.

L'idea è stata tradotta in una macchina semplice, elegante, comoda del prof. dott. Hoff di Berlino, il quale, a rendere più divertente e più reale lo sforzo, ha dotato la sella di una serie di movimenti atti a dare la completa illusione e le corrispondenti scosse ondulatorie dei varî terreni che può attraversare la bicicletta, dall'uguaglianza della pista alle ghiaie d'un torrente, da una dolce o forte salita ad una ripida o lenta discesa. Le speciali disposizioni meccaniche di questo nuovo apparecchio permettono anche di imprimere alla sella tali ondulazioni da imitare, in modo quasi perfetto, l'andatura di un cavallo al trotto.

L'apparecchio non richiede alcuna spesa di manutenzione. Importa una modesta spesa di impianto, e può servire per bambini, per signore, per provetti ciclisti che intendono mantenersi in allenamento, e anche per chi intende imparare ad andare in bicicletta.

Il più vecchio ciclista del Touring?

Lodovico Ramorini.

Qual'è il più vecchio socio del Touring? O, per essere più esatti, qual'è il più vecchio ciclista ancora in attività di servizio che sia anche socio del Touring?

Abbiamo già pubblicate nella *Rivista* molte risposte a questa domanda; molti sono gli aspiranti al titolo di *più vecchio;* e nel numero 52 della *Tribuna-Sport* troviamo su tale argomento il seguente articoletto:

" Non saprei davvero come meglio iniziare la galleria dei ritratti dei cacciatori.

" L'amico Ramorini è senza dubbio il Nestore dei seguaci di S. Uberto — perchè nessuno come lui, all'età di ottanta anni, è ancora in piena attività di servizio così nella primavera come nell'autunno, nell'estate e nell'inverno. Lui in padule, alla macchia, alla stoppia, alla spiaggia — sempre il primo nel giorno dell'apertura, l'ultimo a chiudere la caccia. Il che a Roma vuol dire dal 10 agosto al 15 di giugno... e mi pare che basti.

" Nè durante il divieto si riposa; lascia il fucile e prende la bicicletta e quasi tutte le mattine fa la sua gita per *li castelli*. Da molti anni è socio del Touring Club Italiano.

" Vi saranno cacciatori più anziani di lui: ma sono in posizione ausiliaria... insieme a tanti altri più giovani di qualche diecina di primavere.

" Il bello poi è vederlo tornare da caccia: fresco, roseo, sorridente, come se uscisse allora di casa. Già voi lo potete giudicare: non ha una ruga ed ha ancora tutti i suoi 32 denti. Nè ha fatto una vita tranquilla: conta le brave campagne nell'esercito regolare e con Garibaldi nel Tirolo dove a tutti mancò anche il semplicissimo necessario.

" Ha una delle più accreditate farmacie della capitale e basta vederlo per capir che deve dispensar la salute.

" Sobrio nel vitto, beve un solo bicchiere di vino a pranzo e uno a cena: poco ma buono. A caccia porta un *elixir* di sua creazione: il liquore Marianna e ne dispensa agli amici.

" E' la prova vivente ed inconfutabile di quanto la caccia possa giovare a mantenersi forti, vegeti e robusti.

" Evviva Marianna! „

Riportiamo con piacere questo articolino anche per notare che il signor Ramorini (al quale auguriamo lunghi anni felici) fu con Garibaldi nel *Trentino*, e non nel *Tirolo*, ove Garibaldi non fu mai. Che non sia proprio possibile avvezzare gli Italiani a non confondere il Trentino, che è tutto italiano, col Tirolo, che è in grande maggioranza tedesco?

I ciclisti del 12° bersaglieri.

La compagnia ciclisti del 12° bersaglieri veniva costituita nel maggio 1900 in via d'esperimento, come riparto d'istruzione coll'incarico di proseguire la esperienza fatta sino allora dalla Scuola centrale di tiro, dando ad essa un indirizzo meglio rispondente ai fini pei quali intendevansi costituire le compagnie.

Il 1° agosto 1902 la compagnia veniva costituita in ente organico amministrativo, e subito era destinata a prender parte alle manovre di avanscoperta che si svolsero nella valle Padana, ed in quella la compagnia, passando dal campo pressochè sportivo nel quale erasi sino allora tenuta, a quello

pratico dell'uso in guerra, dimostrò splendidamente quali grandi servigi possano rendere i ciclisti militari nel campo strategico in concorso e dinanzi alle grandi unità di cavalleria.

Cogli ammaestramenti tratti da queste manovre, nuovo e più pratico indirizzo fu dato, per opera specialmente dell'attuale suo comandante capitano Berutto cav. Giovanni, alle svariate, complesse e non facili istruzioni intese a rendere i ciclisti atti a rendersi utili, e così si volle, necessari quali ausiliari delle grandi unità e con tal criterio venne la compagnia impiegata nelle grandi manovre del 1903 con risultati che ottennero il plauso dei superiori comandi.

Ora le compagnie ciclisti dei bersaglieri sono un vero strumento di guerra considerevole, sia per azione di combattimenti isolati od in concorso colle altre armi, sia nel servizio di provvigioni e di corrispondenza mediante il servizio telegrafico e telefonico con linee che i ciclisti stessi improvvisano ed eseguiscono con materiale da essi portato sulla rapida bicicletta. Questi ciclisti, mentre avanzano con passo sicuro e velocità sportiva attraverso il vasto orizzonte ad essi segnato nel campo delle operazioni di guerra, si sentono e sono anzitutto bersaglieri fieri e forti continuatori di quelle tradizioni di slancio e d'ardimento che tornano pur simpatici e cari al Paese, benemeriti e gloriosi in questo campo che simboleggia l'esercito nostro.

La compagnia fa parte del bel reggimento comandato dal cav. Ernesto Chiarla, bersagliere brillantissimo e automobilista appassionato, e ha preso parte viva ed attiva alla esercitazione tattica dei Volontari ciclisti l'11 luglio scorso sulle sponde del Garda.

I volontari ciclisti in Inghilterra.

Notizie estratte dall' opuscolo *Il ciclismo nella difesa nazionale* del capitano Angherà che lo dedusse da pubblicazioni inglesi, specie dal *The King and his Navy and Army*.

Sono costituiti in sezioni, che fanno parte dei battaglioni volontari non permanenti. Le sezioni sono tenute in ruolo costantemente dalle autorità militari locali.

Un elemento permanente è il *Corpo dei volontari ciclisti* che ha sede in Londra, ed è di tre compagnie. I quadri stabili comprendono : un ufficiale superiore comandante, tre capitani, tre subalterni, un sott'ufficiale istruttore, otto sott'ufficiali, tre trombettieri e 98 caporali e soldati.

I volontari vengono esercitati nelle marcie e nelle evoluzioni indicate in un apposito regolamento di manovra — nel fare schizzi topografici, nelle segnalazioni e nelle esplorazioni in terreno vario — hanno speciali istruzioni di tiro in cui devono riuscire valenti per essere atti a occupare, afforzare e difendere località.

Sono chiamati dal comandante in determinati giorni per l'istruzione militare, per gare di tiro a premi ed evoluzioni che si compiono in presenza del pubblico e con l'intervento delle autorità, il che dà carattere di festa all'esercitazione.

Sono qualche volta chiamati a prender parte a fazioni tattiche colle truppe di presidio, ma l'intervento è facoltativo.

Corpo e sezioni vengono altresì impiegati nelle manovre in combattimenti aventi carattere di mobilità abbastanza spiccata.

Oltre questa organizzazione compiuta, si propugna ora la costituzione di distaccamenti locali lungo il litorale marino, i quali opererebbero di concerto con altri ciclisti inviati dalle città retrostanti.

La targhetta e la tassa ciclistica.

Dal Regio Ufficio metrico e del saggio e marchio dei metalli preziosi di Milano riceviamo il seguente comunicato:

« Il Ministero delle finanze ha stabilito che non si può ritenere in contravvenzione alla legge sulla tassa per i velocipedi chi li usa anche su aree pubbliche nei mesi di gengaio e febbraio, sebbene sprovvisti di targhetta. Avvertesi che il locale Ufficio metrico è già provveduto delle targhette per l'anno 1905 e che dal prossimo 2 gennaio si potrà pagare la tassa pel venturo anno.

« Chi desidera di evitare perdite di tempo nell'attendere il proprio turno nei giorni di maggiore affluenza dei contribuenti potrà quindi approfittare dei primi giorni di gennaio ».

Biciclette e tramvie.

Ricordiamo a quei soci, cui può tornar utile l'avviso, che non sempre le tramvie a vapore accettano come bagaglio sulla piattaforma delle vetture le biciclette che accompagnano i viaggiatori e ciò specialmente nei giorni festivi e di grande affluenza. Anche di recente diverse società, ad analoga nostra richiesta, non fecero che confermare le disposizioni che pubblicammo in succinto nell'*Annuario 1903* (volume II). Le difficoltà sollevate dalle società e l'inibizione stabilita da qualcuna di esse sono giustificate: 1° dalle lagnanze dei passeggieri i quali, per effetto di simile trasporto, hanno impedito il libero transito; 2° per le responsabilità che ne derivano al personale di servizio; 3° dalla considerazione che una bicicletta occupa almeno il posto di quattro persone, e per conseguenza si dovrebbe pagare una tassa corrispondente allo spazio occupato.

Una volta per sempre portiamo a conoscenza dei soci interessati che le biciclette sono accettate dalle tramvie a vapore come merci comuni da trasportarsi nei vagoni a tale scopo destinati o, per concessione speciale, caricate nello scompartimento di servizio quando però vi sia posto disponibile.

Velocipedi a Milano. — Fu testè pubblicato, dal Municipio di Milano, il volume contenente i *Dati statistici a corredo del resoconto dell'amministrazione comunale 1903*. Rileviamo da esso che nel comune di Milano i velocipedi tassati nel 1898 erano 8359, saliti a 13 340 nel 1899, a 13 443 nel 1900, a 14 273 nel 1901, a 16 179 nel 1902, a 17 347 nel 1903. A Parigi si notò, parallela all'aumento degli automobili e biciclette, una lieve diminuzione nel numero dei cavalli. Ciò non si verificò a Milano nel numero dei cavalli per usi industriali, ma si in parte in quello dei cavalli di lusso e comodo privato, come si può vedere dal seguente specchietto:

Anno	Cavalli per usi industriali	Cavalli di lusso e comodo privato
1895	3996	835
1896	3550	1316
1897	3683	1281
1898	3816	1212
1899	3922	1190
1900	4057	1170
1901	4359	1179
1902	4532	1215
1903	4700	1234

Quante sono le biciclette in Italia. — Dall'ultimo numero del *Bollettino di statistica e di legislazione comparata* togliamo i seguenti dati statistici sul numero dei velocipedi e sulle tasse relative riscosse nell'esercizio 1903-1904.

In tutte le 69 provincie d'Italia vi ha un totale di 239236 biciclette da una persona sola, 455 biciclette da due persone, 3267 macchine ed apparecchi assimilabili (ad esempio le motociclette); totale complessivo 242958.

Per tutte queste macchine furono riscosse tasse per un importo di L. 2 464 525, con un maggiore importo di L. 437 455 sull'esercizio precedente, che diede L. 2 027 070.

Il numero dei velocipedi è così distribuito nelle diverse provincie: Alessandria 7676, Ancona 1851, Aquila 385, Arezzo 1097, Ascoli Piceno 456, Avellino 38, Bari 495, Belluno 618, Benevento 55, Bergamo 2470, Bologna 10 487, Brescia 5651, Cagliari 661, Caltanissetta 74, Campobasso 125, Caserta 714, Catania 379, Catanzaro 97, Chieti 225, Como 5657, Cosenza 109, Cremona 6239, Cuneo 650, Ferrara 6711, Firenze 11474, Foggia 169, Forlì 3329, Genova 6918, Girgenti 53, Grosseto 211, Lecco 525, Livorno 2054, Lucca 2181, Macerata 687, Mantova 6882, Massa Carrara 385, Messina 713, Milano 32 088, Modena 5558, Napoli 1470, Novara 10 238, Padova 7310, Palermo 1077, Parma 4789, Pavia 6500, Perugia 1771, Pesaro-Urbino 1069, Piacenza 2351, Pisa 3070, Porto Maurizio 1323, Potenza 38, Ravenna 6907, Reggio Calabria 71, Reggio Emilia 4849, Roma 10360, Rovigo 4116, Salerno 187, Sassari 301, Siena 862, Siracusa 112, Sondrio 444, Teramo 160, Torino 24 411, Trapani 162, Treviso 3310, Udine 5022, Venezia 2660, Verona 6105, Vicenza 5200.

Quanto ossigeno consuma un ciclista. — L'Istituto fisiologico di Roma sta facendo delle esperienze interessantissime, le quali concernono la quantità d'ossigeno assorbita da un ciclista, quantità che varia secondo la velocità.

Nelle sue esperienze l'Istituto ha preso per termine di paragone il peso di 70 chilogrammi per il ciclista, e di 21 e mezzo per la bicicletta, la velocità tipica quella di 15 chm. all'ora. In queste condizioni si constatò che il consumo di ossigeno per ogni metro è un po' meno di cinque centimetri cubi.

Questo consumo diminuisce del 6 per cento quando la velocità discende a 9 chm. all'ora e aumenta invece del 10 per cento quando la velocità raggiunge i 10 chm.

Alla velocità tipica di 15 chm. all'ora il consumo d'ossigeno per il ciclista è di 72 litri ogni 60 minuti primi. A un andatura media un pedone non ne consuma che 59.

E' da augurarsi che a qualche ministro delle finanze non venga in mente di imporre una tassa sull'ossigeno consumato dai ciclisti!

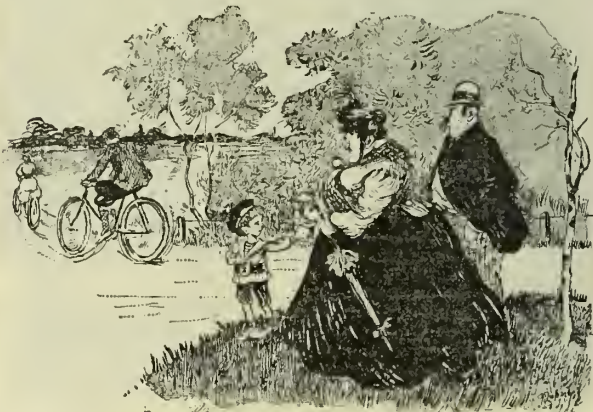
Ciclismo e tiro a segno. — E' uscito il primo numero del *Tiro a segno nazionale*, rivista sociale della Società mandamentale di tiro a segno di Milano, che inaugurerà, in primavera, il suo nuovo poligono. A proposito di tale gara leggiamo nel detto numero:

" Stiamo esaminando una geniale proposta che porterebbe la gara al maggio, per farne una manifestazione sola con quella del convegno in Milano, da tutta Italia, dei battaglioni volontari ciclo-automobilisti che saranno naturalmente formati da provetti tiratori.

" In tal modo anche i soci, specialmente quelli nuovi degli ultimi tre o quattro anni, che spararono soltanto a 100 metri, potrebbero prepararsi convenientemente per la gara a m. 200 e 300.

" La stagione sarà più propizia ed il nuovo poligono sarà completamente finito in tutti i minimi particolari ".

Il " velo cavallo ". — La notizia giunge dall'America. Un ingegnere ha inventato il " velo-cavallo ". Il cavallo è sellato con una bardatura che porta la sella e che riposa, per mezzo di due molle, sopra due ruote di *caoutchouc* piene e pneumatiche. Il cavallo così si trova in certo modo collocato dentro una specie di carrozza ben sospesa, che da sè stesso mette in moto. L'ingegnere afferma che con la sua invenzione, con minore fatica del cavallo, si ottengono velocità maggiori di quelle dell'ordinario modo di equitazione.

LA NOTA UMORISTICA.

— Se non fossi così grossa, vorrei provare ad andare in bicicletta.

— Puoi ben provare mamma. — Non hai visto ieri sera al circo l'elefante che andava in bicicletta? (Dal *Sans Gêne*).

UNA VISITA AL VII SALON DELL'AUTOMOBILE E DEL CICLO

al Grand Palais di Parigi.

(9-25 dicembre 1904)

La facciata del Grand Palais, sede del VII Salon parigino d'automobilismo.

L'impressione generale.

Febbrilmente, tutta la notte, nel silenzio dei Campi Elisi, ravvolti nella nebbia e nell'ombra, i martelli avevano fatto sentire i loro colpi ripetuti e la cupola luminosa del *Grand Palais* aveva gettato sprazzi di luce abbagliante verso un cielo nero e gravido di pioggia.

Da tutto il *caos* della vigilia, sembrava che nulla avrebbe potuto uscire a tempo, e che il Presidente della Repubblica avrebbe percorso degli *stands* vuoti, passando in mezzo al più gran disordine; eppure, in poche ore, e per l'effetto magico di un lavoro metodico ed accanito, tutto fu pronto all'ora stabilita, e fu attraverso un salone perfettamente in ordine e splendidamente decorato che il signor Loubet potè portare di *stand* in *stand* i suoi preziosi incoraggiamenti e le prove evidenti dell'interessamento del Governo francese per questa grandiosa manifestazione automobilistica.

Il primo giorno, una folla invase l'Esposizione; e la marea dei visitatori avanzava, senza nulla vedere lungo i larghi viali, ammirando semplicemente il magico spettacolo, felice di portare la sua parte di elogi e di sincera ammirazione.

Da uno stand all' altro.

Fu necessario aspettare l'indomani per poter più facilmente giudicare dell'insieme del *Salon* e consacrare qualche ora alla visita degli *stands*. Il *Grand Palais*, malgrado le sue dimensioni colossali, si dimostrò troppo piccolo quest'anno, e gli organizzatori dovettero collocare a qualche centinaia di metri più lontano, nelle serre della *Ville de Paris*, l'intiera sezione degli automobili industriali e tutta l'esposizione dei canotti che negli anni precedenti avevano trovato posto sotto la cupola dell'*Avenue d'Antin*.

Malgrado questa separazione, la grande navata ed i locali adiacenti erano ancora troppo angusti per contenere tutti gli espositori di questo mercato mondiale. Più ancora dello scorso anno, gli interessati avevano rivaleggiato di gusto e di varietà nella costruzione e nell'arredamento degli *stands*, e il colpo d'occhio del vasto edificio, da chi l'ammirava dalla galleria circolare, valeva da sè solo un viaggio a Parigi.

Lo stand del Touring Club Italiano a Parigi.

Lo stand del T. C. I.

Nel corso di questa passeggiata attraverso il *Salon*, abbiamo avuto il piacere di vedere il nostro Touring Club Italiano occupare un posto d'onore, vicino alla sala delle conferenze ed al salone dell'Automobile Club de France. I numerosi visitatori che attraversavano il nostro elegante Salone, rischiarato da due grandi invetriate aperte sulla Senna, si fermavano con grande interesse davanti al quadro

rappresentante l'Italia distesa dal mare ai piedi delle Alpi, offrente allo sguardo dei turisti le sue bellezze naturali, i suoi monumenti unici al mondo e i suoi ricordi storici.

Reso questo dovuto omaggio a coloro i quali ebbero la felice idea di rivelare la nostra potente Associazione alle migliaia di turisti accorsi a Parigi, gettiamo un rapido colpo d'occhio sull'Esposizione stessa, e riassumiamo le nostre impressioni generali. Eccole quindi, prese un po' a caso, e quali ci colpirono la mente nel corso della nostra visita.

Istintivamente, il nostro occhio cerca dapprima i nomi evocanti il ricordo della madre patria, ed abbiamo il legittimo orgoglio di constatare che il numero di espositori venuti di là delle Alpi era, a differenza degli altri anni, notevole in Francia; un'impressione quindi delle più lusinghiere della nostra industria.

Vivamente ci congratuliamo perciò per la loro partecipazione all'Esposizione di Parigi, colle case Fiat, Isotta Fraschini, Reina Zanardini, Florentia e Reinach che non hanno indietreggiato davanti a sacrifici considerevoli, pur di rivelare al mondo degli *sports* la nascente potenza dell'industria italiana in questo ramo speciale.

Alcool.

Dal punto di vista dell'Esposizione, abbiamo constatato che tutto ciò che riguardava l'alcool è totalmente sparito. La vettura a vapore rimane stazionaria, e così pure la vettura elettrica. Le modificazioni apportate ai *chassis* esposti nel 1903 sembrano a prima vista insignificanti, perchè non mutano la forma generale e la disposizione degli organi.

Ne consegue che tutto l'interesse di questo *Salon* risiede nel miglioramento dei dettagli apportato ad ogni singolo pezzo del *chassis*, e bisogna riconoscere che sotto questo rapporto l'ingegnosità dei costruttori ha raggiunto risultati molto lusinghieri, e che si accentua ognor più la tendenza a costruire vetture nelle quali tutto agisce automaticamente, e nelle quali al conduttore null'altro rimane a fare che assicurare la direzione e l'avviamento.

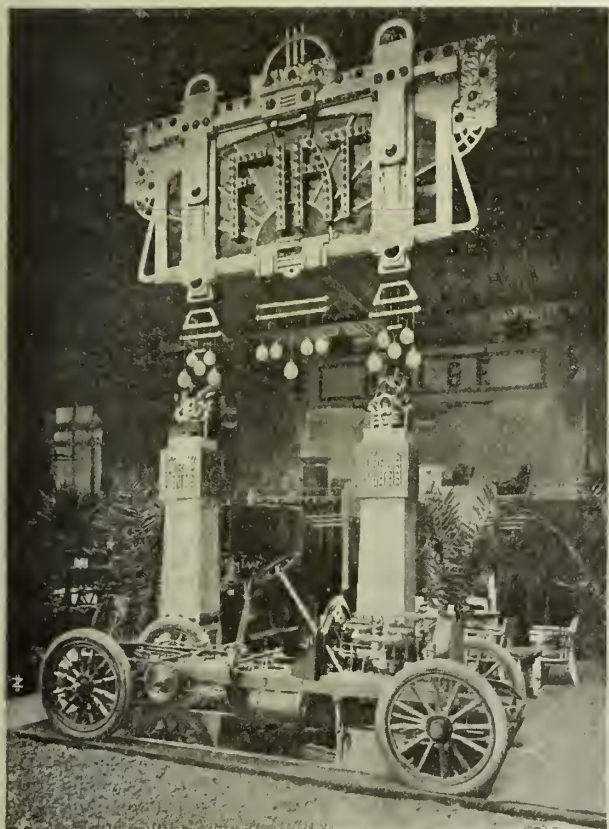
Ritorneremo, sviluppandole, in numeri successivi della *Rivista* su ognuna di queste considerazioni.

Abbiamo detto che l'alcool è sparito, tuttavia coloro che hanno seguito gli sforzi degli industriali, degli agricoltori e del Governo francese per la riuscita di questa prova, rimangono assolutamente convinti che tutto è stato fatto per ottenere un risultato favorevole. Se si dovette rinunciare alla questione, e speriamo sia momentaneamente, ciò fu perchè l'alcool è da per sè stesso meno ricco di carburo della benzina; che per ottenere un eguale sforzo ne occorreva una quantità più considerevole, e che questa eccedenza di consumo non compensa largamente i vantaggi che si potevano ritrarre da un prezzo inferiore per litro. La conclusione è dunque questa, che finchè non si fabbricherà l'alcool in modo che abbia a dare un rendimento superiore, la parola rimarrà ai chimici che dovranno cercare i mezzi di raggiungere questo fine.

Veduta della parte centrale del *Salon* dell'Automobile e del Ciclo a Parigi.

Vapore.

Le vetture a vapore, abbiamo detto, restano stazionarie. Ciò non vuol dire che un giorno esse non abbiano a prendere uno sviluppo considerevole, e che la buona parola se-

minata dal Serpollet, l'arbitro del vapore da lunghi anni,

Lo stand della F. I. A. T.

non possa trovare eco un giorno. Questo genere di vetture ha evidentemente degli inconvenienti, ma offre tali vantaggi di dolcezza, di silenzio e di progressività nella marcia, che molte persone la preferiscono ancora al motore a benzina.

Vettura a buon mercato.

Poche furono le vetture esposte che unissero la praticità al buon mercato, quali, secondo noi, devono essere le vetture nell'avvenire. Tale è l'*Oldsmobile*, che ha dato recentemente prova di resistenza, malgrado la sua apparenza di leggerezza e di fragilità.

Fournier ha ora percorso in Europa un numero di chilometri rilevante, senza aver avuto a lottare contro *pannes* molto serie, e questo piccolo congegno, che sembrava riservato alle sole vie di Parigi, in seguito al nuovo esperimento si vede aperte tutte le grandi strade.

Elettricità.

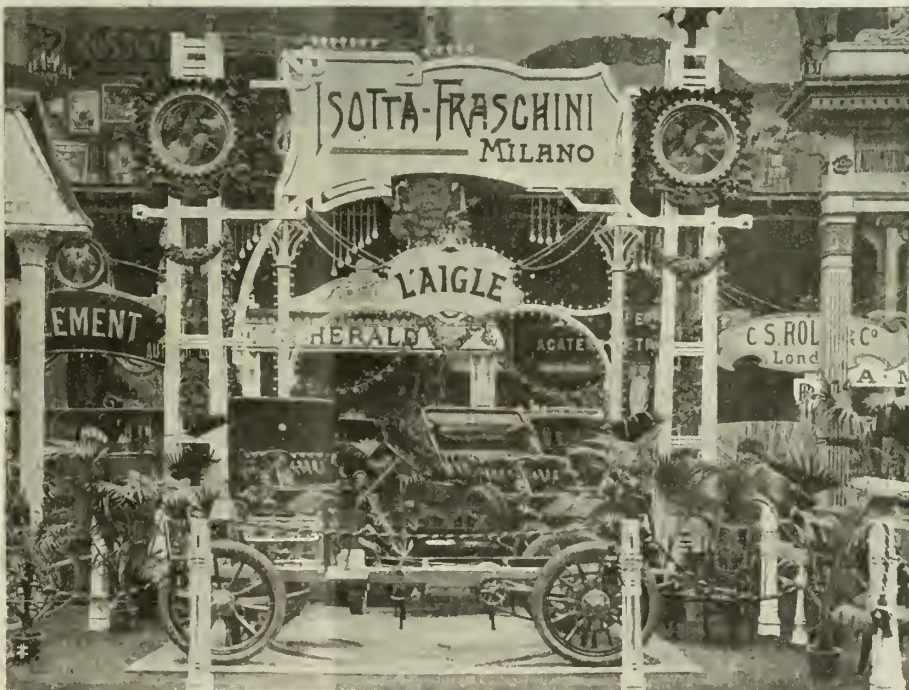
Per ciò che riguarda l'elettricità, essa sarà forse per lungo tempo ancora condannata a non uscire dalle mura delle città che per brevi passeggiate nei dintorni di essa. La questione dell'accumulatore è sempre da risolvere, e non crediamo lo potrà essere per molto tempo. Tutti i metalli conosciuti sono stati provati dal punto di vista della loro utilizzazione in questo ramo, e a meno che non si scopra un giorno un nuovo metallo, o che il caso non ci metta in presenza di combinazioni inattese, il sogno dell'accumulatore leggero non sarà avverato. In attesa che questo accumulatore si trovi, resterà pur tuttavia ancora la questione del rifornimento di energia lungo le strade, sul percorso delle quali esistono certamente officine di elettricità, che producono correnti alternate, ma non tutte posseggono i trasformatori necessarî per ottenere correnti continue. Questa sarà anche una causa di aumento considerevole di prezzo del kilowatt, perchè durante la trasformazione una quantità rilevante di forza andrà perduta a danno del viaggiatore, che dovrà pagare, non già la corrente utilizzata, ma la corrente trasformata.

Benzina.

Eccoci ora al motore a benzina. I tipi sembrano unificarsi; si è rinunciato ai sei e agli otto cilindri, che erano delle fantasie costose e di difficile sorveglianza, ed ora tutte le vetture sono ad uno o quattro cilindri.

Per quanto riguarda questi ultimi, vi sono due teorie: per alcuni i cilindri sono gemelli, per altri invece sono isolati.

I cilindri posti per gruppi di due offrono il vantaggio di costar meno dal punto di vista dell'impianto, e la loro tubazione è meno complicata. Hanno altresì il vantaggio di essere più leggeri e di occupare minore spazio; ma il loro esame è più difficile, le riparazioni meno agevoli, e al momento della fabbricazione del motore, quando si tornisce l'uno dei cilindri, l'altro non può essere staccato ed imbarazza soverchiamente l'operaio nel suo lavoro.

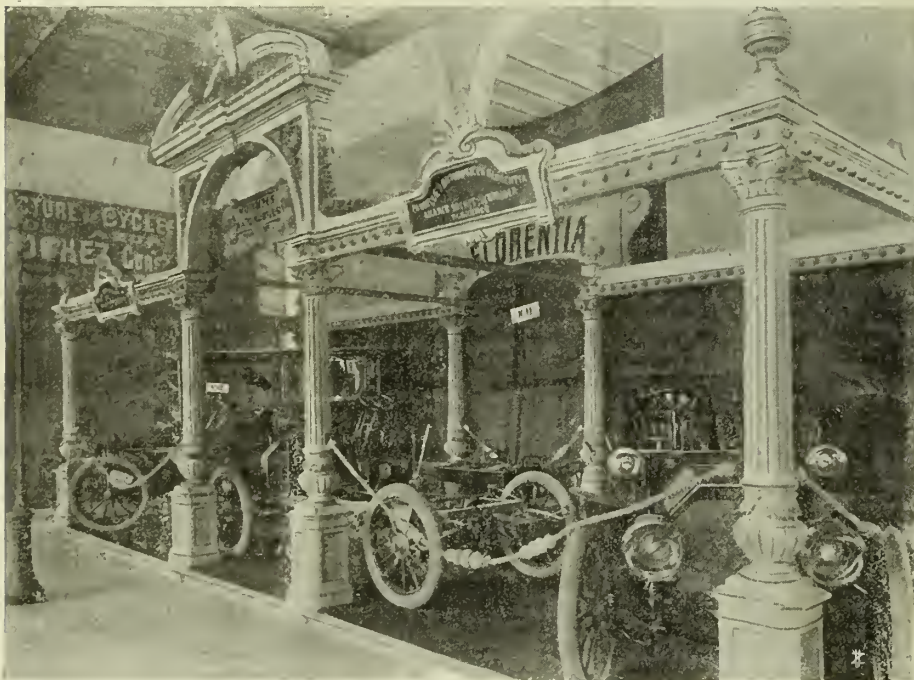
La seconda disposizione offre i vantaggi di un più facile alesaggio e di una più facile visita ai diversi organi. Il collo d'oca è sorretto più solidamente da cinque supporti, le bielle degli stantuffi danno uno sforzo più normale, ma d'altra parte questi gruppi sono più ingombranti, più pesanti ed hanno un assieme di tubazione più complesso, poichè ognuno dei quattro cilindri richiede quattro tubi differenti; e conseguenza di questa complicazione è il prezzo totale più elevato. In queste condizioni l'uno e l'altro dei due metodi ha i

Lo stand Isotta Fraschini.

suoi partigiani ed i suoi oppositori. In tutti i casi, tanto

nell'uno come nell'altro dei metodi, si tende a stabilire come regola generale di abbreviare la corsa dello stantuffo.

Le altre modificazioni introdotte dai costruttori nei dettagli del telaio riguardano l'innesto. Gli uni hanno adottato l'innesto con cono e cuoio, gli altri hanno adottato l'innesto metallico a segmenti. Ma sono ancora i primi che hanno raccolto il maggior numero di suffragi e la cui applicazione si osserva più di frequente negli *stands*.

Cambiamenti di velocità.

Per ciò che concerne i cambiamenti di velocità, è il *train baladeur* che domina quasi dappertutto. In alcuni telai il *train baladeur* è tagliato in due, onde ottenere più forza negli alberi e una miglior trasmissione, ma in questo caso il volume della scatola del cambiamento di velocità aumenta e così pure il suo peso. Ovunque il movimento a sfere è sostituito ai cuscinetti.

Lo stand della « Florentia ».

Gli organi ai quali queste sfere sono applicate guadagneranno dal punto di vista della facilità della montatura e del minor loro consumo.

Infine, il magneto fa dei progressi considerevoli, tanto che si tratti di magneto a interruzione, quanto di quello a candela. Vi è pure un altro tipo apparso or ora: il tipo Mann ad accumulatori e ad interruzione.

Corse e turismo.

Un colpo d'occhio sulla circolazione d'acqua ha permesso di constatare che quasi dappertutto funziona il tipo a pompa con ingranaggio formante corpo col motore. Tuttavia due marche celebri (la Richard Brasier e la Renault) si servono, per la circolazione d'acqua, d'un termosifone.

Una constatazione per finire: negli *stands* del 1904 abbiamo visto poche vetture da corsa. I modelli esposti sono soprattutto dei modelli per il grande turismo.

La carrozzeria ha fatto in questo senso progressi considerevoli, e diremo di sfuggita che le portine d'accesso in tutta la carrozzeria sono oggi praticate lateralmente anzichè posteriormente come pel passato.

Dati statistici sull'esposizione.

Siamo lieti di aver potuto procurarci e di porre sotto gli occhi dei nostri cortesi lettori alcuni interessantissimi dati statistici intorno alla ora chiusasi esposizione

Il numero delle lampade per la illuminazione generale del *Salon*, non comprese quelle poste dai singoli espositori nei rispettivi *stands*, il cui consumo era a carico degli interessati, ammontava alla bella cifra di 150 000.

Gli espositori erano 1200, e l'area occupata dagli *stands* di 22 500 mq. La sorveglianza era esercitata da 180 guardiani, che, retribuiti in ragione di fr. 5,50, percepivano complessivamente fr. 990 al giorno.

Il palazzo fu affittato dalla città di Parigi verso il corrispettivo di fr. 5000, e la medesima percepisce poi un diritto del 3 % sugli introiti.

I 16 *stands* centrali, aventi ognuno una superficie di 80 mq., affittati a fr. 50 al metro, resero ognuno fr. 4000, e quindi complessivamente fr. 64 000.

Nella navata centrale ogni metro costava fr. 25, nelle altre fr. 20 e nelle serre fr. 15. Eccezione fatta per queste ultime, la fornitura dei *parquets* e dei tappeti era carico dell'amministrazione.

Complessivamente, le opere per illuminazione, addobbo, manutenzione dell'Esposizione costarono agli organizzatori la bella cifra di 700 000 franchi !

Dal giornale *Le Figaro* rileviamo inoltre questi altri interessanti ragguagli sullo sviluppo preso dall'industria e dal commercio automobilistico.

L'industria automobilistica in Francia.

Lasciato da parte il vero periodo di gestazione, per così dire, anteriore al 1897, ecco alcune cifre che rispecchiano esattamente l'importanza della grandezza del movimento automobilistico in Francia:

	Produzione	Valore
1897	3 000 vett.	15 000 000
1898	3 000 »	15 000 000
1899	3 000 »	15 000 000
1900	5 600 »	30 000 000
1901	2 300 »	19 000 000
1902	6 500 »	39 000 000
1903	16 600 »	118 000 000
1904	valut. 21 000 »	160 000 000

L'industria automobilistica, d'altra parte, è oggi se non la più considerevole, una delle più importanti della Francia. Essa impiega direttamente 50000 operai nelle varie sue officine, 25000 impiegati, richiede 30000 meccanici, vale a dire in complesso oltre 100 000 persone, cui si devono aggiungere quelle che indirettamente vivono dell'automobile; raffinerie, trasporti, albergatori, negozianti di ferro, di cuoio, d'acciaio, di stoffe, nella carrozzeria, ecc., ecc. ciò che porta ad un totale di 3 a 400 000 persone interessate nello sviluppo dell'industria automobilistica.

Si calcola che la cifra dei salari pagati direttamente dall'industria automobilistica ammonti a più di cento milioni annui. D'altra parte, dando agli automobili oggi esistenti il limitato valore di 8000 franchi ognuno il valore delle vetture automotrici in circolazione al 1° gennaio 1904 rappresentava in Francia un capitale dai 500 ai 600 milioni !

Il Touring al Salon di Parigi.

Giudizî dei giornali francesi.

Dal *Journal de l'Automobile du Cyclisme et de tous les Sport* (*Le Vélo*) del 20 dicembre 1904:

Fra lo *stand* dell'Aut. C. de France e quello del *Journal de l'Automobile*, segnaliamo in modo particolare ai nostri lettori il salone riservato al Touring Club Italiano.

Credo del resto che tutti i visitatori del Grand Palais già lo conoscano e si siano informati con interesse di questa società, così forte e così prospera, della quale molti di essi ignoravano sino adesso persino l'esistenza.

Personalmente, ho avuto il vivo piacere di seguire, sino dai suoi inizi, i progressi di questa grande società e confesso che questa opera mi sembra, in modo sicuro, la più grande e la più difficile che in tal senso sia stata intrapresa nei principali paesi d'Europa.

In Francia, noi abbiamo attualmente le più grandi società sportive è l'associazione turistica più considerevole del mondo intiero; ma dobbiamo pur riconoscere che il loro straordinario sviluppo non è mai stato gravemente ostacolato dai poteri pubblici. Di più, il mantenimento delle reti stradali e la uniformità degli usi locali in tutto il paese hanno singolarmente agevolato il cómpito dei nostri dirigenti.

In Italia non è stato invece così: fu una lotta di ogni giorno, calda ed ostinata, che i dirigenti dovettero intraprendere contro i poteri pubblici, contro gli abitanti, contro la natura medesima, contro le abitudini del paese e le sue esigenze economiche. Pazientemente, dovette creare tutto un movimento ciclistico che non esisteva assolutamente, nemmeno allo stato embrionale; dovette inventare di sana pianta l'amore allo sport e al turismo, in un paese ove queste due cose sembrano egualmente impossibili e per la natura stessa del suolo e del clima e per il carattere degli abitanti.

Più tardi, quando venne l'*automobile*, il T. C. I. non esitò a combattere contro l'impossibile ed a realizzare sforzi che potevano sembrare a buon diritto irrealizzabili.

Dopo avere lodato l'affiliamento dei depositi di benzina il giornale continua:

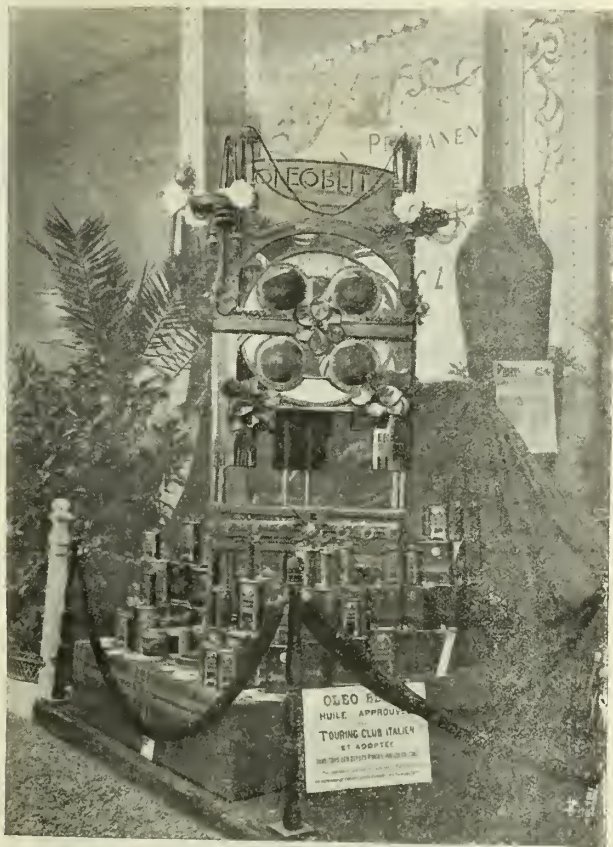
In meno di dieci anni il T. C. I. è pervenuto tuttavia a riunire più di quarantaduemila soci, e questo numero sarebbe certamente raddoppiato, se tutte le regioni centrali e meridionali della penisola si fossero interessate, come le provincie del nord, alle invenzioni della scienza moderna.

Del resto, quest'opera grandiosa incomincia a trovare degli ammiratori nel suo stesso paese, e così l'organizzazione della sezione del Ciclo e dell'Automobile all'Esposizione di Milano nel 1906 è stata affidata al grande sodalizio italiano.

Lo stand Reina Zanardini.

Dal punto di vista degli interessi nazionali del suo paese, il T. C. I. ha reso immensi servigi, di cui gli Italiani comprenderanno forse un giorno tutta la portata. Col tenersi in relazioni costanti coi Touring-Clubs stranieri, creando ogni anno un movimento di propaganda per il suo paese, migliorando gli alberghi, facilitando il passaggio delle dogane e i trasporti ferroviari, il T. C. I. segue uno scopo economico che supera in Italia quanto si può concepire in altri paesi. A questo proposito, non conosco bollettino più interessante a leggere di quello del T. C. I. Si crederebbe, aprendolo, di sfogliare un catalogo d'arte di Firenze o Roma. In ogni numero, per turno, una città d'Italia vi è descritta con animata cura, e vi si trova la riproduzione fotografica delle opere d'arte ch'essa possiede e quella dei suoi principali monumenti.

Per condurre a buon termine questo cómpito veramente unico, il T. C. I. ha saputo riunire a sè uomini di pari merito, dei quali non si saprebbe abbastanza lodare l'energia, il coraggio e soprattutto la modestia.

Ad ogni Congresso della Lega Internazionale delle associazioni turistiche, ho avuto il piacere d'incontrarne personalmente qualche rappresentante, ed ogni volta ho potuto constatare con quale tatto, con quanta modestia adempivano al loro cómpito, e tutti con eguale forza ed entusiasmo. Si sentiva che la loro personalità spariva, per cedere il posto all'apostolato. Parlavano sempre in nome dei loro amici rimasti al di là delle Alpi, mai in loro nome, e si presentivano gli ammirevoli risultati che non poteva mancar di ottenere un tale Club con una simile unità di direzione, una così bella fede nell'avvenire, un tale amore per la forza e per la bellezza.

La mostra della Ditta Ernesto Reinach.

Coll'arricchire il suo paese per mezzo della propaganda fattagli all'estero, coll'intraprendere la sempre maggiore rigenerazione fisica delle giovani generazioni, delle quali combatte il tradizionale *far niente*, risvegliando ovunque il senso dell'arte così profondo e sentito nel cuore di ogni italiano, ma sapendo nello stesso tempo unirvi delle idee di attività e di lavoro — tutta la forza, in una parola, della scienza moderna — il T. C. I. compie così un'opera simbolica, la cui portata non potrà sfuggire a quanti conoscono l'Italia nuova, questa Italia che si costruisce da sè sulle fastose rovine dell'Italia del Rinascimento e della Roma antica. Ed essa ci appare così, come un albero meraviglioso, pieno di forza e di rigoglio, che cresca gigantesco e fronzuto sulle splendide e morte rovine dei tempi antichi.

GASTONE DE PAWLOWSKI.

***

Dal *Journal de l'Automobile e du Cyclisme et de tous les Sport (Le Vélo)* dell'11 dicembre 1904:

Ho consacrato una buon'ora ad osservare in tutti i loro dettagli i tre saloni vicini e cugini germani: quelli dei Touring Clubs Italiano e Francese e quello del Club Alpino Francese.

Il primo dei tre è di un'eleganza squisita: soffici tappeti, mobili d'arte, atmosfera di lusso e di distinzione perfetta. I nostri colleghi italiani hanno saputo far bene le cose!

Molto originale la loro carta d'Italia in panorama: il famoso stivale, i cui tiranti sono nelle Alpi, la gamba fra Torino e Roma ed il piede in Sicilia, il è rappresentato in prospettiva, e dei turisti da qualche vetta alpina, senza dubbio, lo contemplano con ammirazione.

Molto istruttivo il quadro comparativo dei progressi del Touring Club Italiano dal 1894 al 1904. Da 784 nel 1894, la cifra dei soci ha raggiunta 42 000 nel 1904. Come si vede, quali splendidi risultati!

AUTOMOBILISMO

Seconda esposizione internazionale di automobili a Torino.

Il giorno 21 del corrente mese verrà inaugurata a Torino la seconda esposizione internazionale di automobili.

Riproduciamo qui il *cartello réclame* della mostra istessa la quale, per numero di aderenti e di macchine annunciate, promette di riuscire degna della esposizione dell'anno scorso, che ha avuta una così grande importanza tecnica e commerciale.

2ª ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI AUTOMOBILI TORINO 21 GENNAIO 6 FEBBRAIO 905 Sotto l'Alto Patronato di S.M. il RE d'ITALIA

Da una corrispondenza da Torino al *Giornale di Venezia* togliamo quanto segue:

" Nelle grandi capitali d'Europa le esposizioni dell'arte della pittura e della scultura costituivano, fino a poco tempo addietro, l'avvenimento invernale preferito; ora è l'automobile, questo nuovo capolavoro dell'arte meccanica, che dà motivo a delle importantissime mostre durante la stagione fredda. Ricordo le ultime grandi mostre generali di Torino e Milano, risalgo così a pochi anni addietro nella storia delle esposizioni, e rievoco alla memoria il Salon del ciclo e dell'automobile di quel tempo.

" Piccola ed incompleta appariva allora questa sezione dello sport e non era dal visitatore troppo frequentata ed osservata. L'evoluzione dello sport, tutta propria di questi ultimi anni, ha occasionato un maggiore interessamento del pubblico per ogni invenzione inerente allo sport per ogni creazione dell'industria meccanica riguardante, specialmente, gli sports della locomozione. Ieri salutavamo una piccola mostra sportiva di carattere generale, oggi invece inauguriamo un grande salon che comprende un solo sistema della locomozione, l'*automobilismo*. Mentre la Regina dell'Adriatico è divenuta la sede della più importante esposizione internazionale d'arte in Italia, Torino, primo centro automobilistico della penisola, è stata eletta sede del grande salon annuale automobilistico. Il frutto di un anno di lavoro compiuto da qualche migliaio d'operai esso ci rappresenta, raccogliendo ogni ultima invenzione in fatto di motori, carrozzerie e gomme, i tre elementi primari costituenti la vettura del secolo corrente.

" Al posto dei quadri dipinti dai nostri migliori artisti e delle statue, opera dei nostri più accreditati scultori, stanno altri oggetti, meno delicati, modellati diversamente e, di valore non inferiore ai primi. Se ne ammirano d'ogni grandezza, d'ogni foggia, dalla piccola motocicletta alla vettura, al camion di 100 cavalli; vi è l'automobile del turista, quello militare, l'omnibus postale, una serie di veicoli perfezionati, creati appositamente per la locomozione di terra e di mare, veicoli veloci azionati da potenti motori a benzina. E quell'assieme di macchine ci rappresenta il progresso di industrie diverse, poichè al prossimo salon di Torino manderanno prodotti gli industriali francesi, inglesi, tedeschi, svizzeri, belgi, i quali tutti competeranno con i nostri, concorrendo al premio che il patrono di questa moderna esposizione metterà a disposione del comitato.

" L'esposizione sarà internazionale e comprenderà le sezioni: automobili, motociclette, biciclette, canotti automobili, nonchè tutti i prodotti che da questi rami derivano e ad essi si riallacciano. Saranno quindi ammesse vetture e carri automobili (a benzina, alcool, vapore o elettricità, ecc.), chassis, pezzi staccati, motori accumulatori, biciclette a uno o più posti, freni, costumi sportivi, libri e pubblicazioni, canotti e scafi, disegni e progetti, invenzioni e applicazioni riguardanti le varie sezioni suindicate.

" Al salon automobilistico interverranno il Re, i principi; non mancheranno i ministri, ed un pubblico elegante, tecnico, ricco assisterà, dal 21 gennaio al 6 febbraio 1905, alle feste che seguiranno nei locali dell'esposizione del grande parco del Valentino.

" Così in Italia scenderanno per il Cenisio, il Sempione, il Gottardo, i più famosi *chauffeurs* d'Europa e a Torino verranno i più noti rappresentanti della stampa sportiva mondiale, che qui non meno che altrove, avranno occasione di registrare una nuova data di progresso dell'industria automobilistica internazionale.

" E dico qui non meno che altrove, poichè quest'anno mostre di simile genere si tengono in Francia, in Inghilterra, nel Belgio, in Germania.

" L'esposizione automobilistica, che per la seconda volta ci organizzano gli *chauffeurs* torinesi, è destinata ad avere un grande successo ".

Le donne automobiliste

La moda nell'automobilismo.

L'automobile nel principio ebbe avversario accanito il bel sesso. Oggi invece automobile e bel sesso vivono in buona armonia.

L'esempio dato da qualche innovatrice venne rapidamente seguito in Inghilterra, in Francia ed in Italia. Nel nostro paese non è raro incontrare delle giovani donne conducenti le celeri vetture.

La donna è divenuta *chauffeuse* usando della nuova macchina solo per brevi distanze.

Le eccezioni però si verificano sempre, e, come i lettori a suo tempo avranno letto, fra i nomi maschili dei concorrenti ad una grande prova internazionale è apparso qualche volta quello di un'ardita conduttrice. Il più bel tipo di intrepida amazzone che si impegnò nelle grandi prove, e che mantenne il suo impegno, conducendo fino alla mèta poderosi veicoli, è la signora Camilla Du Gast.

L'automobilista velata.
(Dal *Car* di Londra).

Destò una grande curiosità la presenza di una donna fra i conduttori delle grosse vetture partecipanti alla corsa Parigi-Vienna e a quella Parigi-Madrid.

Costumi per signore automobiliste.
(Dal *Motor* di New York).

La signora Du Gast dirigeva al traguardo di partenza una potente macchina, guidando con quella sicurezza e quel sangue freddo che distingue i più celebri conduttori. Ella ha così formulato la sua risposta al giornalista francese Léfevre: « E' per una semplice curiosità che io cominciai ad andare in automobile, ed è per piacere che continuai. Gli altri *sports*, e specialmente l'equitazione e la caccia, non mi sono divenuti indifferenti, ma, se debbo dire il vero, nessuno mi appassiona più dell'automobile.

« Io non amo le grandi velocità che in corsa, quando cioè so che la strada è libera ed è riservata.

« L'accidente..., il pericolo, ho senza interruzione presenti nella mia mente, e perciò con prudenza rallento la velocità della mia macchina quando devo percorrere una curva. Così quando a grande velocità spingo l'automobile giù per una discesa, provo l'emozione come di cadere in una buca, e ogni volta faccio questo pensiero: se una ruota si rompesse o il volante della direzione si staccasse, che cosa sarebbe di me? Quale bel capitombolo! E perciò sia percorrendo una discesa, come durante tutta la corsa, non perdo mai il sangue freddo. So vincermi dominando il mio cervello, i miei nervi...

Bebè pronta per una gita in automobile.
(Dal *Motoring Illustrated* di Londra).

« Quando invece la strada bianca, diritta, mi si presenta priva di ostacoli, verifico in me un fatto bizzarro. Non penso più al pericolo, sono presa da monotonia, la quale non cessa che all'approssimarsi di un ostacolo, o della vettura di un concorrente. Allora tutto cambia! Occorre raggiungere e sorpassare l'avversario. Faccio sviluppare al motore del mio automobile il massimo della velocità. Dinanzi a me la polvere si leva, mi sembra di attraversare una nube; solo gli alberi costeggianti la strada distinguo, e mi sono di aiuto nel mantenere la direzione. Così avanzo, raggiungo, sorpasso l'avversario. Allora provo una soddisfazione intensa ». L'automobilismo femminile acquista aderenti continuamente. In Inghilterra ed in America la passione aumenta e già esistono *clubs* riservati alle automobiliste; a Parigi se ne sta organizzando uno grandioso, e precisamente la signora Du Gast ne è l'iniziatrice.

* * *

L'automobilismo femminile ha avuto influenza anche sulla moda; e poichè i corpi gentili delle signore automobiliste scompaiono insaccati nei larghi mantelli contro la polvere, così le principali cure della moda si devono rivolgere alle testine, che restano libere, ai cappelli, che si vanno facendo piccoli, ai veli mobili che incorniciano i visi simpatici. Ecco un campo largo per le modiste!

La prossima abolizione delle bambinaie!

In Inghilterra s'è inventato l'automobile per la guerra, ma s'è inventato anche quello per la pace infantile. Riportiamo infatti dal periodico *The Automotor Journal* (London) la vignetta d'un automobile per bambini. La piccola macchina è ora mossa a pedale; ma le si potrebbe aggiungere un motorino elettrico, od anche a benzina.

Se l'industria degli automobili lillipuziani prenderà piede, si giungerà gradatamente all'abolizione delle bambinaie, ed i bimbi gireranno per le vie soli, in automobile.

Impressioni d'automobile

Dopo lo splendido articolo di Maeterlink (che a suo tempo abbiamo riportato nella *Rivista*) sulle sue impressioni d'automobile, è diventato di moda il sentire su tale proposito che cosa sentono e pensano in proposito i più noti automobilisti.

Il giornalista Géo Lefevre di Parigi ha creduto appunto interessante richiedere ai più noti *chauffeurs* la loro impressione sulla velocità, ed ha rivolto la sua domanda precisamente a quegli arditi conduttori di automobili che hanno ottenuto in questi ultimi tempi, partecipando alle corse di pura velocità, le straordinarie *performances* a tutti note.

Il barone De Forest, il vincitore della seconda tappa della corsa Parigi-Vienna, ha così risposto: « Di tutti gli *sports* che pratico fino dall'età di 9 anni, nessuno può darmi le stesse grandi emozioni delle corse d'automobili, come quelle provate durante le gare Parigi-Berlino, Parigi-Vienna e Parigi-Madrid. La gioia che si prova nel raggiungere e superare in velocità gli avversari non si può esprimere con

parole. Quando, però, io non mi trovo sopra una vettura da corsa e non mi preparo a partecipare ad una gara, non desidero la grande velocità ».

Dopo quella del barone De Forest, ecco la risposta di uno dei più anziani e più celebri campioni dell'automobile, F. Charron. Egli dice:

« La sensazione deve variare con i temperamenti. Nelle cinque o sei corse d'automobili da me vinte riportai una sensazione gradita durante le due prime ore, ma assai sgradevole quando la fatica cominciava a farsi sentire. Io cessai di partecipare alle corse perchè le velocità che si possono oggi raggiungere con l'automobile non permettono più di utilizzare durante una corsa della propria abilità di conduttore. La sensazione della massima velocità riesce, almeno per noi vecchi automobilisti, cosa sgradita; ma io pure ammetto che possa invece riuscire indifferente per i giovani conduttori professionisti ».

Interessante quanto quella di Charron è la risposta di Maurizio Farman: « Impressioni della vera velocità? Ne ho avute due o tre al più. Una volta percorrendo la discesa di Rolleboise, nel circuito del Nord, ed una o due durante la prima tappa della corsa Parigi-Madrid. Riassumerle è cosa difficile. Si ha l'impressione di non essere più a contatto con la strada, di essere trasportati dal turbine, di cadere in un abisso, e nello stesso tempo debbo dire che quanto più la velocità aumenta, tanto più lo spirito è calmo ».

Enrico Fournier, vincitore della gara Parigi-Bordeaux e della Parigi-Berlino, così si esprime:

« Delle impressioni della velocità di 140 chilometri all'ora... Ciò che ci dicono i nostri sensi e i nostri nervi? Non si provano impressioni nè sensazioni, non c'entrano i sensi nè i nervi dell'occhio della volontà, del ragionamento, ecco tutto. Noi professionisti dello *sport* automobilistico, quando lanciamo una macchina di 100 cavalli di forza a tutta velocità, non abbiamo il tempo di sentire, ma appena quello di vedere ».

Enrico Farman ha così compilato la sua risposta:

« Mi domandate le mie impressioni della velocità! Sono sensazioni assai passeggere, e poco tempo dopo averle provate non si risentono più: la velocità raggiunta di 160 chm. all'ora sembra la cosa più naturale del mondo ».

Scuola in Torino
per meccanici e conduttori di automobili

La Scuola Italiana per Meccanici e conduttori di Automobili in Torino sorse per iniziativa privata, sotto la presidenza onoraria del senatore avv. Secondo Frola sindaco di Torino, cogli scopi indicati dallo Statuto e dal Regolamento didattico.

Ideata dall'ing. Emilio Marenco, essa deve la sua attuazione alla valida cooperazione del cav. A. Rostain, Capo-console del Touring, ed al favore con cui fu accolta l'iniziativa da un gruppo di signori, industriali e notabilità dello sport, i quali, costituitisi in Comitato promotore, ed affidata la presidenza effettiva all'avv. Cesare Goria-Gatti, ne resero possibile l'apertura che avrà luogo ai primi del corrente mese di gennaio (corso Regina Margherita, 128).

Tale scuola ha per iscopo di formare abili conduttori forniti di quel tanto di istruzione tecnica che sia sufficente a far ben comprendere la costruzione, il funzionamento delle vetture, e che li metta in grado di provvedere prontamente alle eventuali riparazioni che in qualunque momento si rendessero necessarie. La scuola comprende due corsi: uno per conduttori di automobili, meccanici, domestici, ecc., l'altro per *gentlemen*. Tanto il corso per meccanici, domestici, ecc. come quello per *gentlemen* saranno divisi in due parti: parte teorica e parte pratica con opportune esercitazioni.

Programma d' insegnamento.

Parte teorica: Moto, velocità, accelerazione, forza, lavoro, potenza, mezzi di trasformazione del lavoro, energia, diverse forme di energia e loro trasformazione; calore, potere calorifico di un combustibile calore specifico, equivalente termico del lavoro; cenno sui motori a vapore, su quelli elettrici e su quelli a scoppio. — *Parte descrittiva:* Che cosa s'intende per automobile; di quante parti si compone; motore, telaio, trasmissione, ruote, freni; disposizioni rispettive delle parti componenti un automobile; motori a scoppio, loro funzionamento, motori detti a due tempi ed a quattro tempi; valvole d'ammissione e di scarico; sistemi d'accensione, a pila, a magnete e ad incandescenza; carburatori ad evaporazione ed a polverizzazione; riscaldatori dell'aria, temperatura conveniente per le miscele detonanti, titolo delle miscele, proporzione, limiti; superfici raffreddanti (*radiateurs*), ventilatori, lubrificazione, qualità dell'olio e modo di distribuirlo, tubi di scarico e silenziatori; telaio, sua rigidità, sospensione elastica, organi di trasmissione; cambiamento di velocità, marcia indietro, differenziale, catene ed ingranaggi, cardano, leve di comando; cenno sugli sforzi cui vanno soggetti gli organi di trasmissione; come vengano attenuati questi sforzi dagli innesti a frizione; cenni sui principali sistemi d'innesto, a cinghie, a cono, a servomotore; ruote portanti e di sterzo, diversi sistemi di sterzo, ruote motrici, loro costituzione e come ricevono il moto dal motore, cerchioni antisdrucciolevoli, azione dei freni, quanti devono essere, cenno sui vari sistemi. — *Parte pratica:* Osservazioni da farsi prima di mettersi in viaggio, norme da seguire in viaggio e prima di mettere in rimessa la vettura, incidenti di viaggio, modo generale da seguirsi per la ricerca dei guasti e per mettervi prontamente riparo; contegno dei conduttori d'automobili verso il pubblico e verso i proprietari. — *Esercitazioni pratiche.* — *Legislazione e regolamenti sulla viabilità.* — *Parte sanitaria:* Igiene e soccorsi d'urgenza.

La motocicletta ed il magneto

Sebbene le indiscrezioni su ciò che faranno per la prossima stagione 1905 le grandi Case costruttrici di motociclette siano assai rare e difficili, pure siamo certi di non andar molto lungi dal vero coll'asserire che il 90 per cento dei tipi 1905 avranno l'accensione a magneto.

In vista dunque di questa innovazione non crediamo inutile cominciare a descrivere un poco dettagliatamente nella nostra *Rivista* il magneto: « Simms-Bosch » speciale per motocicletta, come quello che sarà adottato nel maggior numero dei casi, data la perfezione che questa Casa ha raggiunto specializzandosi in questo genere di apparecchi.

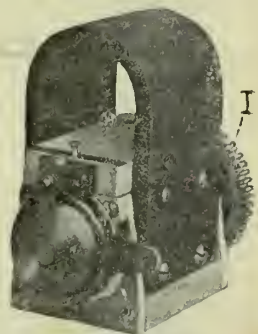
Nel nostro *Annuario dell'automobilismo* pel 1904-1905 si è data una illustrazione abbastanza chiara del funzionamento teorico del magneto, e non potendo qui dilungarci troppo su tale argomento rimandiamo i nostri soci al detto *Annuario* ove troveranno anche molte altre notizie, più che utili, indispensabili per chi si occupa di automobilismo (1).

Fig. 1.

Il nuovo magneto Simms-Bosch ha questa specialità. Nei magneto usuali di vettura la corrente di alta tensione raggiunge fino i 15 000 volts. Ora l'isolamento di una corrente di tensione così alta riuscirebbe quasi impossibile in un magneto di così piccole dimensioni, destinato alla motocicletta. Si è quindi cercato un dispositivo tale da trasformare questa corrente da 15 000 a 5 000 volts, in modo che pure essendo sempre più forte di quella fornita dalle bobine usuali con accumulatori, esige meno difficoltà di isolamento.

Ecco ora il principio di costruzione su cui è fondato questo nuovo magneto.

L'indotto gira: esso porta, sul suo ferro a *T*, una grossa bobina *a*, nella quale si sviluppa la corrente primaria e, in prolungamento diretto, saldata ad essa nel punto *i* un'altra bobina *b* di filo sottile nel quale nasce la corrente ad alta tensione. Le due bobine sono dunque montate *in serie*.

Un disco sagomato *C*, montato sullo stesso albero dell'indotto (ma disegnato separatamente, per maggiore chia-

(1) *Annuario dell'automobilismo*. Pubblicazione del Touring. I soci possono averla inviando L. 2,50 alla sede del Touring, via Monte Napoleone, 14 - Milano.

rezza, nello schema qui sotto) fa manovrare una leva ED che alle volte stabilisce ed alle volte interrompe la corrente. Come di solito, sul circuito primario è montato in derivazione un condensatore v.

Il circuito primario segue dunque questa linea: parte dall'indotto, ed, attraverso alla massa, va alla leva ED, e, quando il contatto è stabilito in E, ritorna per m ed i al grosso bobinaggio.

La corrente secondaria fa invece quest' altra strada: parte dall'indotto, va alla candela B attraverso l'apposito filo q, e ritorna all'indotto attraverso la massa.

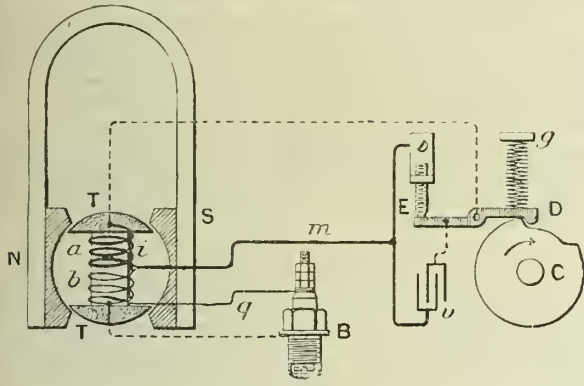



Fig. 2.

Da queste disposizioni risulta che il disco sagomato C mantiene aperto il circuito durante tutto il tempo in cui il suo incavo non guida la leva D, che lo chiude durante il passaggio sotto D dell'incavo, e lo interrompe bruscamente al momento in cui, terminato l'incavo, la leva D è obbligata a risalire.

Di qui la nascita della scintilla tra le punte platinate della candela.

Ci proponiamo di spiegare successivamente dettagliatamente tutti gli organi di un magneto ed il loro funzionamento, giacchè se è assai semplice dire o scrivere che la corrente passa in un senso o nell'altro, si interrompe e si ristabilisee, cambia di senso, ecc., non è altrettanto facile in pratica far eseguire alla stessa corrente tutte le manovre sopradescritte specialmente poi trattandosi di correnti ad alta tensione per quanto già assai ridotta.

I particolari, i dettagli, non mancheranno di riuscire tutti interessanti ai nostri lettori: giacchè sia nelle vetture, che nelle motociclette ci sembra ormai che il delicato cómpito dell' accensione sia per essere in avvenire riservato esclusivamente ai magneti.

Servizi automobilistici in Italia.

Le linee inaugurate nel 1904. — Nel 1904 in Italia vennero inaugurate parecchie linee automobilistiche.

La trazione automobile porta di conseguenza un miglioramento delle strade rotabili, che rappresentano un patrimonio di ben due miliardi e mezzo, così suddivise: strade nazionali chm. 7982, strade provinciali chm. 36 691, strade comunali obbligatorie chm. 45 492. Alle quali, aggiungendo 25 000 chm. da costituirsi, si ha un totale di 120 000 chm. di strade. Migliorata la manutenzione attuale di parecchie strade, messa e conservata la strada in perfette condizioni, gli esperimenti che possono farsi per un servizio di automobili non presentano difficoltà alcuna.

In Italia si è abbastanza compresa la necessità della trazione automobile, ed il governo, a quanto ci risulta, è propenso a favorire l'istituzione di nuove linee.

Di questi giorni appunto il Consiglio di stato dovrà discutere il regolamento per la concessione dei sussidi agli enti che intendono impiantare delle linee a trazione automobile a scopo del pubblico servizio.

Verrà pure promosso un decreto reale per l'approvazione del regolamento stesso, e verrà presa una deliberazione su diverse delle domande di sussidio trasmesse al Ministero dei lavori pubblici.

Quali sono le linee automobilistiche che già funzionano in Italia, e quali le nuove proposte?

Una fra le più utili e più pratiche è la linea fra l'Italia e la Svizzera, e più precisamente fra l'Ossola e il Canton Ticino. Questa linea, traversando Locarno, Intra, Pallanza, Gravellona, unisce il Sempione al Gottardo. La distanza fra i due punti estremi del tragitto viene compiuta in tre ore.

Una linea pure importante, inauguratasi pochi mesi or sono, è quella Pont Saint Martin-Gressoney.

Dall'ottobre 1902 funziona la linea Spoleto-Norcia, promossa ed esercita dallo stesso municipio di Spoleto.

Due altre linee automobilistiche in esercizio sono quella Pitigliano-Orvieto e quella Pitigliano-Orbetello.

Fra le nuove linee che saranno fra breve stabilite vi è quella tra Palace-Tempio Pausania e Sassari, linea di molta importanza, e che darà incremento a parecchi centri della Sardegna.

Un servizio postale interno, per passeggieri e merci, sta pure per essere stabilito nell'isola d'Elba fra Rio Marina, Rio Elba, Portolongone, Portoferraio e Marciana Marina.

Un nuovo servizio di automobili nel sud-Appennino (Lucera, Motta Montecorvino, Volturino, San Marco la Catola, Celenza, Carlantino) sarà in questi giorni esperimentato.

Come si vede, il problema della locomozione automobilistica si avvia a grandi tappe verso la soluzione finale.

Lucera-Campobasso. — La Giunta comunale di Campobasso ha presa una deliberazione con la quale, aderendo alla domanda presentata dalla Società italiana per servizi pubblici con treni automobili, dà parere favorevole per l'impianto di un servizio automobilistico sulla strada nazionale Lucera-Riccia-Campobasso, e fa voti perchè esso venga al più presto attuato, nell'interesse della provincia, che avrà così una comunicazione breve e diretta con la Capitanata. Parecchi dei comuni interessati hanno già votato il sussidio da concedersi alla Società. Prossimamente delibereranno in proposito il Consiglio comunale e quello provinciale che nell'ultima sua riunione ebbe ad occuparsi sulle linee generali di questo argomento importantissimo per il Molise, in cui non pochi paesi si trovano ancora tagliati fuori di ogni comunicazione. Si è compiuta già una corsa di prova sulla strada nazionale Lucera-Riccia-Campobasso per conto della Società italiana per servizi pubblici con treni automobili.

Cesenatico-Bibbiena. — L'adunanza che era stata indetta il 24 dicembre u. s. a Cesena dei rappresentanti gli enti interessati al servizio automobilistico di posta e passeggieri da Cesenatico a Bibbiena, fu rimandata al 14 gennaio a preghiera del comune di San Pietro in Bagno. Alcuni rappresentanti intervenuti esaminarono gli studi compiuti e discussero intorno all argomento, rimandando ogni determinazione alla nuova adunanza.

Cadore. — In questi giorni venne costituita a Milano una Società anonima, della quale fanno parte anche dei bellunesi, per l'introduzione degli automobili a vapore nel Cadore.

La Società, scadendo fra breve il contratto di appalto delle messaggerie postali, addiverrà facilmente ad una convenzione con l'amministrazione delle poste pel servizio postale. Tale convenzione verrà tosto partecipata al Ministero.

Fra breve lo Stato Maggiore Militare formulerà una carta nella quale verrà tracciata la linea che verrà percorsa dagli automobili. Dopo di ciò il Governo fisserà il limite del sussidio chilometrico che praticherà alla Società.

In tale modo fra breve tempo si potrà arrivare fino in Cadore con un sistema di trasporto comodo e rapido e da tanto tempo reclamato, che noi appoggieremo, come pel passato, con entusiasmo.

Valdarno Superiore. — In un'adunanza tenutasi a Terranuova Bracciolini, il segretario comunale di colà, signor Cesare Capaccioli, fu incaricato di riferire sulla possibilità dell'attuazione di un servizio pubblico di automobili che legasse i comuni di Montevarchi, San Giovanni, Figline, Incisa, Terranuova Bracciolini, Loro Ciuffenna, Castelfranco, Piandiscò e Reggello, vale a dire i maggiori centri del Valdarno Superiore. Il diligente lavoro ora pubblicato (San Giovanni Valdarno, tip. Righi), dimostra la bontà del progetto, e prevede una spesa d'impianto di L. 100 000, ed una spesa (compensata dall'entrata) di L. 61 776 per l'esercizio.

Thiene-Bassano. — Una commissione di capitalisti ed ingegneri milanesi ha presentato domanda ai sindaci dei comuni interessati nella linea stradale pedemontana Thiene-Bassano (provincia di Vicenza) per attivare un servizio di automobili per viaggiatori e merci. Esiste pure un progetto per attivare sulla stessa linea una tranvia elettrica.

Lecce. — All'intento di ottenere l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, pel sussidio da concedersi al servizio degli automobili in provincia, il Ministero dei lavori pubblici ha sollecitato da questa Deputazione provinciale il permesso perchè le vetture circolino sulle strade provinciali.

E la Deputazione, letto il capitolo di oneri ed osservato che nulla v'è di restrittivo che possa in certo qual modo menomare il diritto della provincia, ha dato l'autorizzazione perchè gli automobili possano circolare sulle strade provinciali. Meno male! Ed è bene strano che sia stato necessario il chiedere l'autorizzazione

di correre con carrozze senza cavalli su quelle strade pubbliche sulle quali corrono carrozze con cavalli!

Del servizio s'è reso concessionario il comune di Tricase e le linee da esercitarsi da una società privata sono due: Maglie-Tricase-Castrignano del Capo e Tricase-Gallipoli. Queste due linee comprendono un'infinità di piccoli e grossi centri che saranno avvantaggiati di molto per mezzo di questo servizio, perchè saranno più facilmente allacciati alla stazione ferroviaria più vicina, che è Maglie.

Tutti i comuni valdarnesi hanno approvato il consorzio di prova, nominando i loro delegati nell'assemblea consortile che dovrà adunarsi per deliberare la richiesta del sussidio governativo e presentare la domanda al ministero.

Ravenna-Faenza. — Procedono con interessamento della provincia e dei comuni le pratiche per la costituzione della società esercente il raccordo automobilistico Ravenna-Faenza. I rappresentanti dei comuni di Faenza, Russi e Ravenna, della Camera di commercio e della Deputazione provinciale, riuniti nella residenza comunale di Ravenna, viste le condizioni fatte dall'accordato sussidio da parte del governo pel tratto Russi-Faenza, con lire 6400 per la durata di 10 anni, hanno risposto in modo lodevole alla domanda dell'ing. Righi di Faenza che assume l'impresa del servizio automobilistico, col concorrere con sussidio proporzionato alla importanza dell'ente alla costituzione dei fondi della società.

Il comune di Ravenna concorrerebbe con L. 1000, quello di Faenza con L. 2000, quello di Russi con L. 300, la provincia con L. 2000, e la Camera di commercio con L. 500, tutti per la durata di 6 anni, e colle condizioni seguenti: pel primo anno il sussidio è a fondo perduto, e gli altri quattro anni gli enti concorrenti riceveranno la percentuale del 25 sugli introiti della società superanti le L. 20 000; gli enti stessi conservano il diritto di rescissione dal contratto quando in questo periodo di tempo venga effettuato il raccordo ferroviario.

VARIETÀ.

Automobile per la guerra. — Era prevedibile che si avrebbe presto avuto anche un automobile applicato alla guerra! Lo hanno inventato in Inghilterra. L'invenzione inglese comprende una vettura automobile a quattro ruote, ricoperta di una corazza d'acciaio.

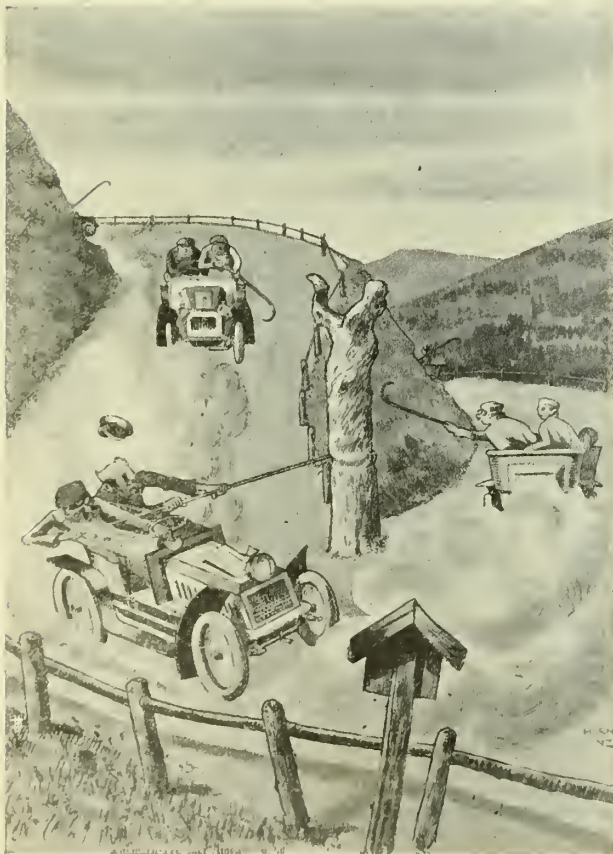
La vettura, ideata da Simms, è lunga 3 metri e larga 2. La corazza è lunga m. 8,70, larga m. 2,50 e alta m. 3,10; è di acciaio Vickers, di 6 millimetri di spessore, e termina, tanto nella parte anteriore come in quella posteriore, a forma di nave, con un'inclinazione di 45 gradi. L'insieme di questo automobile rassomiglia ad una piccola corazzata.

Come armamento, l'automobile Simms comprende un cannone di 37 mm. Maxim, posto nella parte anteriore, e due mitragliatrici Maxim nella parte posteriore.

Il motore è a petrolio, della forza di 6 HP. La provvista del petrolio è sufficiente per percorrere 330 chm. senza rifornire i serbatoi. Ha 4 velocità e può raggiungere 15 chm. all'ora.

La vettura pesa, con la sua carrozza, i suoi cannoni e il suo combustibile, meno di 6 tonnellate, e può sostenere un peso di 12 tonnellate. La commissione nominata dal War Office dà un grande valore all'invenzione e la raccomanda specialmente per la difesa delle coste.

Chi inventò l'automobile a benzina? — E' noto che l'invenzione del primo automobile a benzina è attribuita dall'Austria a Marcus, dall'America a Selden, dalla Francia a Lenoîr. Ora nel n. 44 dell'*Automobil-welt* di Berlino leggiamo un articolo con cui si prova che Siegfriad Marcus fece i suoi primi esperimenti coll'automobile a benzina sino dal 1875 (cioè quattro anni prima del Selden) a Vienna, e si prova pure che il Marcus non era nato a Vienna, ma in Amburgo, circa il 1845.

LA NOTA UMORISTICA.

L'*alpenstock* applicato all'automobilismo, ovvero un mezzo pratico e sicuro per fare coll'automobile le svoltate pericolose in discesa.

(Dal periodico *Schnauferl* di Monaco).

In Austria è stato compilato un progetto di legge addirittura feroce contro i danni personali prodotti dagli automobilisti. Se tale legge verrà approvata, tutti i vagabondi e le canaglie di tutti i paesi emigreranno in Austria per procurarsi colà (con una autoschiacciata prudente e ben calcolata) una rendita sicura in base a quella legge.

NAUTICA

Da Venezia a Milano per il Po.

In un recente numero dell'*Ateneo Veneto* il dott. Ferruccio Truffi dimostra l'importanza del problema della navigazione fluviale per Venezia e per la valle del Po.

Egli ricorda, a questo proposito, l'interessante, benchè modesto, esperimento di navigazione a vapore sul Po fatto quattro anni or sono dall'ingegnere Alessandro Moschini di Padova, ed esamina ed espone i particolari del piano compilato da una commissione governativa nel 1900 per la costruzione di tutta una rete di vie navigabili destinate a collegare le pianure lombarda ed emiliana, e buona parte del Piemonte, con Milano e con Venezia.

La spesa effettiva per la realizzazione di questo piano supera gli 80 000 000 di lire (tenendo conto della forza idraulica che se ne potrà ricavare): piccola cifra in confronto con le centinaia di milioni che per soli lavori di ampliamento e di perfezionamento si spendono in Francia, in Germania, nell'Austria e nel Belgio.

Si tratta di un vero beneficio nazionale, giacchè dal collegamento più economico delle spiagge italiane con l'alta valle del Po e coi valichi alpini ricaveranno vantaggio tutte le regioni italiane, e perfino Genova e gli altri porti della Liguria ne sentiranno il beneficio, per la mitigazione delle tariffe ferroviarie che la concorrenza deve produrre.

Le ferrovie, poi, non ne verranno danneggiate: al contrario, lo dimostra l'esperienza fatta in altri paesi, anch'esse si avvantaggeranno del maggiore movimento dovuto all'aumento di consumo che è conseguenza di ogni facilitazione dei trasporti.

In tutta questa grande rete, il cui sviluppo totale, secondo il progetto accennato, è di 3400 chilometri, l'interesse massimo è rappresentato dalla comunicazione fra Venezia e Milano.

Di questa grande arteria si occupa il Truffi in modo speciale, esaminando i varî tracciati che per essa sono stati proposti. Poichè, in vista della prossima apertura del Sempione, urge provvedere per accaparrare subito alle linee fluviali una gran parte del traffico che ce ne deriverà, e poichè alla costruzione di una strada maestra di navigazione si oppongono parecchie difficoltà, il Truffi raccomanda di procedere intanto alla sistemazione dei canali veneti e di una parte del Po, creando con pochissima spesa la via di grande navigazione fino a Cremona, la quale diventerebbe una testa di linea provvisoria, con una stazione di smistamento, donde le merci potrebbero essere inoltrate parte per ferrovia, parte per mezzo di barche da 100 tonnellate, dirette per il Po a Pavia e a Milano, al Lago Maggiore e ai valichi alpini.

Adottando questa proposta, che è facilmente attuabile, si provvederebbe ai bisogni più urgenti e si inizierebbe la soluzione radicale e completa del problema.

In uno degli ultimi giorni dello scorso dicembre si tenne a Milano un'importante seduta dei promotori della navigazione a vapore sul Po.

Tutti gli scritti inviati alla *Rivista* sono letti attentamente. Se adattati all'indole del periodico, vengono pubblicati, in tutto o in parte, per quanto lo consentono il tempo e lo spazio; in caso contrario vengono distrutti; ma **i manoscritti non si restituiscono mai.**

AREONAUTICA

I moderni tipi di palloni dirigibili italiani.

Mentre che in tutte le altre nazioni in questi ultimi anni si eseguirono tentativi di navigazione aerea tanto con palloni dirigibili, quanto con areoplani ed elicapteri (1), in Italia nulla ancora si è tentato per risolvere questo importante e difficile problema: eppure furono due celebri italiani che tentarono, parecchi secoli or sono, una soluzione pratica della navigazione aerea: il padre Lana di Brescia, gesuita del secolo XVII, propose per il primo un pallone dirigibile nel suo volume: *Prodromo, ovvero saggio di alcune invenzioni nuove*, e Leonardo da Vinci, per il primo, studiò il volo degli uccelli ed ideò parecchi sistemi di areoplani ed elicapteri.

In questi ultimi tempi però sembra che anche fra noi Italiani si siano sviluppati gli studî sulla navigazione aerea, e molti progetti vennero proposti, e di alcuni di essi se ne tenterà a giorni la prova. Senza occuparci degli areoplani, pur contando insigni sperimentatori quale l'ing. Canovetti di Milano, nè degli elicapteri, che possono dirsi creazione italiana, dato il primo e più completo elicaptero finora ideato e dovuto all'ingegno del nostro Forlanini, ora ci occuperemo soltanto delle areonavi.

Areonave Almerico da Schio.

Incominceremo dal progetto del conte Almerico da Schio, come quello che per primo tenterà gli esperimenti pratici.

L'areonave proposta dal conte Almerico da Schio, direttore dell'Osservatorio meteorologico dell'Accademia Olimpica di Vicenza, offre due importanti novità:

1° la carena elastica;

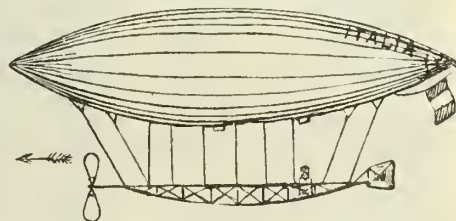
2° l'applicazione di due piccoli piani della superfice di dieci metri quadrati.

La carena elastica offre un grande vantaggio: è noto che l'aumento o la diminuzione di forza ascensionale di un pallone dirigibile è ottenuto mettendo nell'interno del pallone grande un piccolo pallone detto palloncino compensatore: riempiendo di aria questo piccolo pallone, allora diminuisce il volume occupato dal gaz e la forza ascensionale diminuisce vuotando il palloncino, allora il gaz occupa tutto il volume del pallone grande e la forza ascensionale aumenta: invece dell'uso di questo palloncino, il conte Almerico da Schio munì la parte inferiore del suo pallone di fasce di gomma lunghe un metro e mezzo ed occupanti una larghezza di quattro metri: allargandosi, queste fasce, il volume del pallone, che è di mc. 1000, può arrivare a mc. 1200: in questo modo si può ottenere lo stesso effetto del palloncino compensatore con il vantaggio del minor peso (non è necessaria la pompa ad aria) dell'automaticità della manovra, e della minor resistenza (resistenza offerta dal tubo che unisce la pompa ad aria del palloncino).

I due piani sono collocati ai lati della navicella ed hanno lo scopo di funzionare da timone orizzontale e di servire come un areoplano, cioè aiutando la discesa e la salita dell'areonave senza uso di gaz o di zavorra.

L'aerostato pisciforme (2), è in seta verniciata ed ha una lunghezza di metri 38, con una circonferenza massima di m. 24, una superfice di mq. 716 ed un volume massimo di mc. 1208.

(1) La terminologia scelta dal Congresso di areonautica tenutosi a Parigi nel 1889, sotto la presidenza del prof. Jansen, è la seguente:
a) « Areostato », pallone ordinario non dirigibile.
b) « Areonave », pallone dirigibile (meno pesante dell'aria).
c) « Areoplano », apparecchio di ovviazione, più pesante dell'aria, e munito di piani per ottenerne il sollevamento.
d) « Elicaptero », apparecchio di ovviazione, più pesante dell'aria, e munito di elici.
Sono infine denominati « ortapteri » tutti gli apparecchi muniti di ala mobile.

(2) Un pallone chiamasi « pisciforme », quando ha una punta più grossa dell'altra e quando questa punta è davanti; chiamasi invece « fusiforme » quando è simmetrico nelle due metà.

Il pallone è coperto per tre quarti della sua larghezza da una gualdrappa alla quale è unita la navicella.

La navicella, a spola, è in tubi d'alluminio e fili d'acciaio, ed ha una lunghezza di m. 17,60: essa contiene un motore Buchet di 12 HP, ed una elica di Tatin di m. 4,50 di diametro: quest'ultima fa 300 giri al minuto: ammettendo il rendimento dell'80 per cento al motore Buchet e del 60 per cento all'elica Tatin, la velocità dell'areonave sarà di m. 7,8 (28 chm. all'ora). L'aereostato e la gualdrappa vennero costruite dalla Brigata Specialisti di Roma, ed il rimanente a Schio.

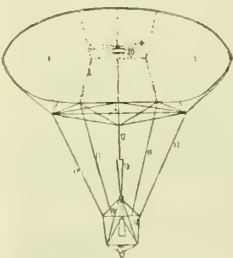
Le spese vennero sostenute da una società che conta 258 soci, con 485 azioni; fra i soci si annoverano la Regina Madre, i Ministeri dell'Istruzione, della Guerra e della Marina e la Camera di Commercio ed Arti di Vicenza.

A giorni si faranno le prime esperienze di questa areonave presso Schio ed è da augurarsi che essi diano un buon risultato, come veramente ne è meritevole il conte Almerico da Schio che tanto denaro ed ingegno spese per l'attuazione pratica della sua geniale areonave.

A questo progetto di areonave altri se ne aggiunsero ben presto, quali quelli di Ottaviano Pacini di Pistoia, di Giuseppe Pezzi di Pavullo nel Frignano, di Francesco Favato di Milano e del capitano Frassinetti.

Areovado Pacini.

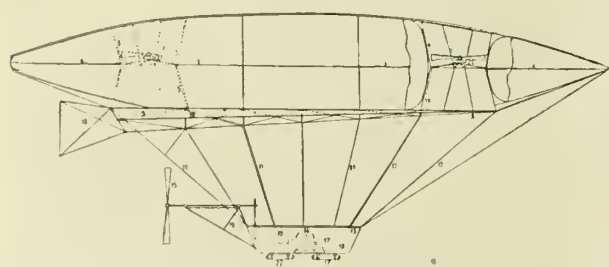
L'areonave Pacini, dall'inventore denominato *Areovado*, è una buona combinazione dei vantaggi degli areoplani e delle areonavi.

L'involucro, pisciforme, nel suo complesso presenta la forma di un elissoide sensibilmente schiacciato e si suddivide in tre sezioni, isolate l'una dall'altra, una maggiore nel centro e due più piccole laterali: fra di esse sono comprese due aperture verticali a doppio imbuto limitate da una corrispondente intelaiatura d'acciaio contro cui si serrano e fermano i tre involucri, e ciò a mezzo di corde e sostegni adatti. Nell'interno di ciascun tubo è installata un'elica orizzontale destinata ad ottenere gli spostamenti verticali e le inclinazioni dell'asse dell'areovado.

L'areovado visto di fronte.

La parte inferiore dell'involucro, come nel pallone Lebaudy, è munita di una larga struttura resistente a traliccio d'acciaio, rivestita di tela impermeabile, di forma appuntita sul davanti, nel senso verticale, larga e concava nella parte posteriore, portante un timone verticale, girevole e manovrabile dalla navicella.

Il moto al pallone viene dato da un'elica posta nella parte posteriore della navicella.

Le dimensioni dell'elissoide sono circa di m. 32 di lunghezza, m. 12 di larghezza e m. 5,50 di altezza: ha così un volume di 800 mc., e può, se pieno di idrogeno, sollevare un peso di 800 chg. circa. L'elica è mossa da un motore di 25 HP, dei quali quattro servono per le due eliche orizzontali.

Questo tipo di pallone si differenzia molto dai soliti tipi ideati da Santos Dumont e da altri.

L'areonave Pacini visto di fianco.

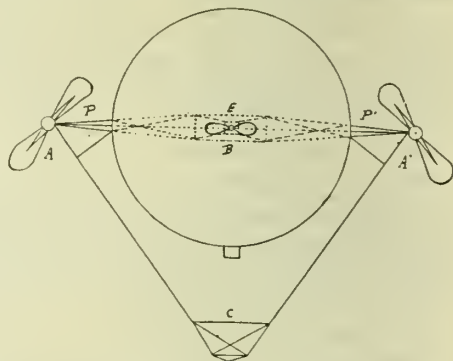
La forma schiacciata dell'involucro rende più facile e più regolabile l'ascesa e la discesa del pallone, essendo ad eguale volume più grande la superficie orizzontale dell'involucro, cioè la superficie di resistenza nei moti verticali: questo vantaggio è poi reso più grande dall'applicazione del piano inferiore e dalle eliche orizzontali: quest'ultime rendono lo stesso servizio del palloncino compensatore, cioè quello di salire e discendere senza spreco di zavorra o di gaz. Però non è ancora stata provata in pratica l'utilità di queste eliche orizzontali, e fino a prove convincenti è fondato il dubbio che esse possano effettivamente servire allo spostamento verticale del pallone, tanto più dopo le non riuscite esperienze del pallone Roze.

La forma schiacciata del pallone, se offre un grande vantaggio, è di difficile attuazione pratica, senza una robusta e leggera intelaiatura interna: è a sperarsi che il Pacini sviluppi meglio le sue geniali idee, e passando dallo studio teorico allo studio pratico del suo areovado, possa presto esperimentare il suo pallone dirigibile.

Areodonno Pezzi.

Un altro progetto abbastanza buono è l'areodonno Pezzi dell'avv. Giuseppe Pezzi di Pavullo nel Frignano.

L'involucro, fusiforme, è attraversato nel suo interno (come vedesi in figura) da due intelaiature di materiale leggiero intersecantesi e collegantesi rigidamente ad angolo retto nel centro del pallone.

La prima di esse (segnata in figura con B e rappresentata da un doppio rettangolo) segue l'asse maggiore del pallone e porta all'estremità posteriore il timone ed all'estremità anteriore l'elica di propulsione E: la seconda è normale alla prima (rappresentata in figura da A A'), ed è molto più robusta della prima, e porta all'estremità due eliche A A', e che servono, insieme all'elica E, alla propulsione del pallone.

Fra questa traversa e l'estremità del pallone sono posti due piani orizzontali P e P, i quali servono efficacemente all'equilibrio verticale del pallone e ad impedire i movimenti di rullio di tutto il sistema.

Le due eliche A e A' hanno un moto loro proprio, indipendente da quello dell'elica E ed ognuna può ruotare con velocità propria, in modo che con esse si può facilmente ottenere la rotazione del pallone.

Tutte le eliche sono poste secondo il piano medio dell'involucro, e ciò è un bene, perchè così si ha che la forza motrice è applicata sull'asse stesso della forza resistente, nei sistemi soliti, quando cioè l'elica è posta nella navicella, siccome l'asse motore è diverso dall'asse resistente, si ha che il pallone tende a sollevare la punta anteriore rispetto alla posteriore.

E' necessario però osservare che l'asse resistente non coincide con l'asse geometrico del pallone, ma è un po' più in basso per effetto della resistenza che offre all'avanzamento la navicella e le corde che sostengono quest'ultima al pallone: così nel sistema proposto dal Pezzi, come in quello proposto dall'infelice Severo, non si ha effettivamente la coincidenza fra l'asse motore e quello resistente, ma si ha soltanto un maggiore equilibrio orizzontale del pallone.

Sarebbe utile che l'inventore adottasse invece di un involucro fusiforme, un involucro pisciforme, come quello che è più adatto per un sistema di areonave: la parte meccanica del progetto deve essere naturalmente ben studiata, prima di esporsi a fare qualsiasi esperimento pratico, tanto più dopo la dolorosa fine del brasiliano barone Severo, che fu appunto vittima della mal ideata costruzione meccanica del suo pallone, in parecchi punti simile a quello ora proposto dall'avv. Pezzi.

Areonave Favata.

Francesco Favata di Milano, nel concepire la sua areonave, partì da concetti teorici ben definiti, e certamente il suo progetto, quando sarà ultimato, non mancherà di suscitare molte vive ed interessanti discussioni. Legati al nostro amico, dal segreto, diremo così, professionale, non possiamo addentrarci molto nello studio del suo pallone, ma possiamo però darne le linee generali.

Il sistema è composto di due palloni pisciformi collegati fra di loro secondo il loro piano medio orizzontale: questo collegamento è ottenuto a mezzo di una salda intelaiatura in tubi d'alluminio uniti fra di loro da un sistema speciale di robusti fili d'acciaio: su questi fili si appoggia la navicella ed una forte tela che forma un piano orizzontale in modo che il sistema appartiene così da una parte all'areonave e dall'altra all'aeroplano.

L'elica, di piccole dimensioni, ma a grande velocità, è contenuta in un apposito apparecchio, atto ad aumentarne grandemente il suo rendimento.

Come è noto, l'elica, per la navigazione aerea, ha un piccolo rendimento, così che l'elica Tatin, che è una delle più perfezionate, ha un rendimento massimo del 60 per cento: tolto questo inconveniente del piccolo rendimento, il Favata potrà con la sua

elica ottenere, a parità di forza motrice, una maggiore velocità e quindi anche una maggiore dirigibilità, essendo la dirigibilità di un pallone una funzione della sua velocità.

Il Favata, applicando inoltre la navicella nel piano medio orizzontale dei due palloni, può ottenere facilmente che l'asse resistente si trovi a coincidere perfettamente con l'asse motore, ottenendo così una maggiore stabilità orizzontale del suo sistema.

Areonave Frassinetti.

Il progetto del capitano Frassinetti è a tutti noto. Egli fa uso di un involucro pisciforme, e la sua specialità consiste nell'uso di un motore che può funzionare in qualsiasi posizione esso venga disposto: in questo modo egli può disporre gli assi delle due eliche di propulsione (una anteriore e l'altra posteriore) in qualsiasi direzione, in modo che le eliche possono servire tanto a far salire quanto a far discendere il pallone, come pure da timone: infatti nell'areonave Frassinetti non esiste alcun timone verticale.

Altri progetti.

Lodovico de Micheli ideò una areonave simile a quelle di Zeppelin e Severo, cioè formante un corpo rigido tanto l'involucro quanto la navicella, ove trovansi le macchine.

Il sig. Daina, farmacista a Rotafuori, ideò una areonave con involucro di 300 mc. e nella quale la propulsione è ottenuta da un apposito apparecchio formato di potenziali.

Il sig. Ignazio Giuliani, impiegato al Ministero delle poste e telegrafi a Roma, ideò una areonave, mossa da un'elica posta nell'interno di un tubo attraversante, longitudinalmente e secondo il suo asse geometrico, tutto il pallone: un piccolo timone è posto all'estremità di questo tubo.

Torino, gennaio 1905. Ing. EFFREN MAGRINI.

GITE E CONVEGNI

Seconda gita invernale del Consolato di Torino.

Il felice esito della prima gita, effettuatasi nel mese di gennaio 1904, gli incitamenti che da ogni parte pervennero a questo Consolato per indurlo a ritentare la prova, hanno fatto che già da tempo venissero iniziate trattative per organizzare, anche in questo anno, una passeggiata invernale con obbiettivo, questa volta, oltre i nostri confini e precisamente a Briançon, per Oulx e il Monginevra!

La gita si effettuerà alla fine di gennaio o verso i primi di febbraio. Nelle sue linee generali il programma sarà il seguente:

Partenza da Torino, di domenica, per Oulx col primo treno.

Arrivo ad Oulx alle 8. Partenza per Cesana in slitta. Colazione a Cesana.

Alle ore 12 partenza, sempre in slitta, per Clavières e Briançon, dove si arriverebbe alle ore 16 circa.

Pernottamento negli hôtels de la Paix o Terminus.

L'indomani visita al paese ed esercitazioni cogli *ski*.

Ore 11 colazione, e partenza alle ore 13 per l'Italia.

Arrivo a Oulx alle ore 18 circa, cena, e verso le 21 partenza per Torino.

Spesa, da lire 28 a 32 per persona, compreso slitta, pernottamento, vitto e mancie, *escluso il viaggio in ferrovia*. Il numero delle iscrizioni è limitato ad *ottanta*.

Per le iscrizioni e per schiarimenti sulla gita, rivolgersi al cav. Rostain nostro capoconsole a Torino, via Pisa, 5.

Il Consolato romano e l'on. Brunialti.

Ci è pervenuta, mentre questo numero della *Rivista* era già in macchina, dal rag. F. Trasatti, console del Touring a Roma, un'affettuosa ed interessante relazione sul banchetto offerto all'on. Brunialti, reduce dall'America, al Bertolini Splendid Hôtel in Roma.

Dolenti che il tempo e lo spazio ci rendano impossibile la pubblicazione della corrispondenza, dobbiamo limitarci a dire che il pranzo venne offerto all'egregio conferenziere da una commissione formata da rappresentanti del Consolato romano del Touring, della Società Italiana degli Albergatori, dell'Associazione Nazionale italiana per il movimento dei forestieri.

Alla tavola d'onore sedevano l'on. Brunialti l'on. ministro Rava, l'on. di Sant'Onofrio, l'on. Biancheri, l'on. Maggiorino Ferraris, l'ing. A. Riva, ecc. Numerosi i convitati, le adesioni, i brindisi; applauditissimo il discorso dell'on. Brunialti.

All'egregio e benemerito capoconsole, presentiamo congratulazioni sincere.

GUATEMALA. — Il signor Vittorio Michela, che fu per vari anni zelante Capo Console del Touring a Sassari, donde era da alcuni mesi ritornato alla natìa Torino, è partito, per affari commerciali, per Guatemala, ove si stabilirà, e farà conoscere il Touring Club Italiano. Lo accompagnino i nostri più fervidi auguri!

Vittorio Michela.

IGLESIAS (Cagliari). — Si riunirono al Caffè ristorante Sella, oltre trenta dei nostri soci del Touring Club Italiano, per festeggiare con un banchetto il decimo anniversario della fondazione del Touring. Il tempaccio aveva impedita la gita che doveva precedere il banchetto; ma i commensali si distinsero egualmente nello *sport* facendo lavorare, invece dei pedali, doppiamente le mascelle. Il capo console Casotti portò il saluto della Direzione generale e del Consolato di Cagliari, lieto di constatare il grande sviluppo del Touring a Iglesias, e bene augurando che questi soci possano presto farsi iniziatori di una grande gita o convegno, che possa far conoscere ai ciclisti isolani e continentali l'importanza delle nostre miniere.

Parla quindi per il consolato di Iglesias il socio nostro signor nobile Augello Rodriguez, inneggiando alla grandezza del Touring Club Italiano.

Il capo console Casotti espone quindi (e viene ad unanimità approvato) un suo progetto, quello di condurre a Milano per l'esposizione del 1906 un battaglione di ciclisti sardi. Ogni socio verserà una quota mensile al Consolato in modo che per l'epoca del grande convegno del 1906 in Milano si avranno le somme necessarie per le spese di viaggio. Si raccolsero tra i presenti numerose firme di adesione alla gita.

Il console signor Crotta ci invita quindi tutti a casa sua per farci gustare vini e liquori prelibati. Gli onori di casa sono fatti anche dai signori Fritz Posthoff console del Touring e Albino Prello.

LANCIANO (Chieti). — Presentiamo la fotografia del bellissimo vessillo che, come abbiamo detto in altro numero, fu inaugurato a Lanciano in provincia di Chieti, per merito di quel zelante console signor Giuseppe Cotellessa.

MODICA (Siracusa). — Giunse a Modica una squadra di ciclisti (soci del Touring) da Caltagirone, fra i quali erano pure il console Giovanni Tasca e l'on. comm. Gesualdo Libertini. Si fermarono due giorni accolti da tutto il paese con molta festa. Il console di Modica, Gaetano di Maio, sta combinando coi ciclisti di quella città una gita allo scopo di ricambiare la visita.

MONCALIERI (Torino). — Ebbe qui luogo il pranzo della sezione torinese del Routier Italiano, per festeggiare la distribuzione dei distintivi.

Tra i commensali notai il capo sezione signor Dalmasso, il signor Piccolo, console del Touring; il signor Chiroli, presidente dello Sporting-Club; aderirono il cav. Rostain, capo console del Touring; l'avv. Goria-Gatti, della *Stampa Sportiva;* il signor Valentini, corrispondente della *Gazzetta Sport,* trattenuti a Torino da gravi impegni.

Al *dessert* parlarono applauditi il signor Dalmasso, che ricordò esistere in meno di quattro mesi di vita ben 32 sezioni, con più di 200 soci. Brindò alla massima associazione ciclistica, il Touring Club Italiano, a cui augurò di raggiungere presto i 50000 soci, ed alla Direzione generale del Routier ed al sig. Chiroli nob. Enrico.

NAPOLI. — Fra il massimo entusiasmo, ebbe luogo al Fusaro un banchetto per festeggiare il decimo anno della fondazione del Touring Club Italiano.

Il capo console dott. Arano telegrafò al Direttore generale facendo voti pel maggior incremento del sodalizio.

NOVELLO (Cuneo). — Questa Società di tiro a segno ha tenuto una gara di tiro, riuscita assai animata.

In questa gara vi era una categoria riservata ai ciclisti, i quali dovevano sparare sei colpi col fucile modello 1891, da terra, e tre colpi colla rivoltella, camminando colla bicicletta.

Il tiro in bicicletta fu diretto dal signor Meinardi, console in La Morra (capoluogo del mandamento). Il conte Prasca, console in Cherasco, distribuiva i premi unitamente alla sua consorte.

PORTICO S. BENEDETTO (Firenze). — Abbiamo parlato nel numero precedente della gita di numerosi ciclisti toscani a Balducce, lungo la strada Pontassieve-Forlì; e siamo lieti di riprodurre qui una bella fotografia, che rappresenta un gruppo di quei ciclisti reduci dalla gita, che sarà la mamma d'un convegno toscoromagnolo, al quale fin d'ora auguriamo splendido risultato.

PIEVE DI SORI (Genova). — L'avv. P. Consigliere, console del Touring a Pieve di Sori, ha compiuto nella scorsa estate, insieme colla sorella signorina Linda, in viaggio in bicicletta, nella Val di Susa, Savoia e varie vallette svizzere; e di quel bel viaggio manda al Touring numerose e ottime fotografie, rilegate in album in ricordo del decennio. All'egregio Console sinceri ringraziamenti.

PINEROLO (Torino). — Al Veloce Club ebbe luogo la distribuzione delle medaglie-targhette del Touring Club Italiano agli organizzatori ed ispettori pinerolesi del circuito della corsa di praticità motociclette fatta quest'estate: Torino-Pinerolo-Colle Sestrières-Susa-Torino.

Alla riunione parteciparono parecchi membri del T. C. I., Consolato di Torino.

Il cav. ing. Rostain, capo console per Torino, distribuì a trentaquattro consoci le medaglie commemorative della corsa, artistico e grazioso lavoro dello stabilimento Johnson, e pronunciò un applaudito discorso unendo insieme il ricordo della commemorazione del primo decennio del nostro Veloce Club e di quello del T. C. I., mandando un augurio per la prosperità di questa associazione pinerolese che conta tanti soci ed alla attività del suo presidente cav. avv. Brignone. Questi rispose ringraziando, accettando un elegante distintivo in argento da appendersi al gonfalone sociale, mettendosi per ogni evenienza futura a disposizione del T. C. I., dell'amicizia e della deferenza del quale il Veloce Club altamente si onora, e commemorando con acconce parole la recente perdita immatura di una distinta signora, la signora Alliaud, che aveva preso parte a tante gite sportive in bicicletta ed automobile.

RAPALLO (Genova). — Riuscì assai bene la grande manifestazione podistica Genova-Rapallo, organizzata dal Velo Club e dal Pedestre Sport di Genova. Al banchetto fu invitato gentilmente, insieme al sindaco, anche il signor Enrico Tonolli, console del Touring a Rapallo.

Il Pedestre Sport di Genova regalò al Consolato di Rapallo del Touring una medaglia *vermeil* con contorno artistico e diploma. Il Velo Club di Genova offrì al console Tonolli una targa d'argento colla seguente incisione:

Al Touring Club Italiano — Consolato di Rapallo — rappresentante la società madre che così abilmente riunisce in una compagine unica, salda, forte, tutta la gioventù sportiva italiana — all'egregio console Enrico Tonolli — a ricordo della gita 20 novembre 1904.

Il Consolato di Rapallo volle poi deliberare un plauso al console stesso, e dell'ordine del giorno approvato a voti unanimi dall'assemblea di quei soci, diede partecipazione alla Direzione generale del Touring.

ROVIGO. — All'albergo Corona Ferrea un gruppo d'amici offrì al console conte Giovanni Sgargi, che per interessi di famiglia lascia la nostra città, un banchetto d'addio. Erano fra i commensali il capo console avv. Gino Giolo ed il console avv. Filippo Dotti, i quali porsero all'amico e collega un saluto affettuoso ed auguri sinceri. Al console conte Sgargi, che in ogni occasione seppe prestare l'opera sua efficace per la nostra istituzione, giunga il nostro saluto.

SONDRIO. — Il signor rag. A. Silva ci scrive:

Il 27 novembre u. s. si effettuò la prima manifestazione dei volontari ciclisti valtellinesi. Essa radunò oltre quaranta ciclisti, alcuni dei quali della vicina Morbegno agli ordini di quel console signor geom. Tarabini.

Iniziatore di questa prova fu il sig. Cantelli geom. Federico, il quale alla nobile causa della difesa nazionale si è votato con attività ed entusiasmo.

Lo coadiuvarono nell'esperimento i signori avv. G. Faccetti, console del T. e dottor G. Leone Tamagno, direttore dei volontari ciclisti.

Precedette la gara di tiro nel Poligono, una marcia di chm. 25, e completarono la festa nobili, patriottiche parole del sig. Cantelli pronunciate all'atto in cui davanti al monumento dei martiri valtellinesi, la squadra volontari deponeva una bella corona di fiori freschi.

Il Direttore generale del T. C. I. *a dimostrare la sua vivissima simpatia per la bella iniziativa e patriottica finalità* concedeva una grande medaglia *vermeil;* altra medaglia *vermeil* regalava il ragioniere Silva, console per Seregno, e due medaglie d'argento il signor F. Cantelli.

Questa nobile affermazione per un così alto ideale sarà certo coltivata in avvenire con quella serietà e tenacità che la generosa Valtellina, a niuna seconda in fatto di patriottismo, sa porre in ogni opera buona.

TORINO. — Il giorno 18 dalla sezione torinese del Routier Italiano venne eseguita la marcia " Cimento invernale „ sul percorso Torino-Susa-Torino, chilometri 104,5 con strade orribili per circa chilometri 25.

I partenti furono quindici, salutati dal cav. Rostain, capo console del Touring, e dal presidente dello Sporting-Club signor Chiroli Enrico.

A Susa vennero salutati dal sig. Valloira, console del Touring.

Arrivarono nel tempo stabilito i *routiers* signori Dalmasso F., capo sezione; Marchetti V., Rua A., Ritter G., e gli aspiranti Brovetto Mario e Rigat Carlo, incontrati da numerosi *sportmen*, tra cui il presidente e vice presidente dello Sporting-Club signori Chiroli e Mattarelli.

— La sezione torinese del Routier italiano ha eseguito una marcia notturna ai laghi di Avigliana. La partenza avvenne alle 21,30 e l'arrivo alle 0,40, compiendo così 58 chilometri in ore 3,10, incluse tre fermate e nonostante il fortissimo vento contrario che molestò assai i ciclisti Ferdinando Dalmasso capo-sezione, V. Marchetti, G. Patrone, G. Ritter, B. Rigat, V. Silvani.

Società Sportive.

MILANO. — Nella palestra delle scuole di via Galvani, concessa dal Municipio, ha posta la sua sede la nuova società per l'educazione fisica Costanza, che ha eletto a suo presidente il prof. G. Osculati.

Rag. Augusto Zuliani.

PIEVE DI CADORE (Belluno). — Il Club Ciclistico Cadorino (che ogni giorno più va aumentando per numero di soci e per energia) ha eletto a suo presidente il rag. Augusto Zuliani, console del Touring, segretario comunale; un valoroso giovane, pieno di entusiasmo. Quel Club sta ora pensando ad organizzare per il 1905 (quando si ricorderà solennemente in Cadore il cinquantesimo anniversario della morte di Pietro Fortunato Calvi) un esperimento di volontarî ciclisti, per il servizio di staffetta verso il confine, per integrare così, con ciclisti di montagna, il lavoro dei battaglioni ciclisti. L'iniziativa, in una regione forte e patriottica come il Cadore, troverà indubbiamente il più grande appoggio. Ne riparleremo.

BIBLIOTECA

A. Solitro, *I Rinalducci*; Milano, E. Trevisini, 1905 (I vol. di pagine 353, L. 2,50; II vol. di pag. 382, L. 3; vol. III L. 3,50).

Molti sono i libri di lettura per gli alunni delle scuole secondarie; fra essi non mancano i buoni; ma quale mai fra tanti ha insegnato come si debba studiare in iscuola ed in famiglia, come si viva e si tratti coi parenti ed amici? E quale è quello che insegna quanto occorre per la vita pratica, per la vita d'ogni giorno? Un simile libro mancava; ed a tale mancanza ha ora supplito il prof. Solitro con quest'opera utile e diligente, nella quale, descrivendo la vita dei singoli membri della famiglia del rag. Rinalducci, trova modo di parlare d'un mondo di cose. A chi poi si meravigliasse perchè anche d'un'opera scolastica parliamo nella *Rivista* del Touring, diremo che al Touring appunto sono dedicate in quell'opera varie pagine, per dire che cosa è e che cosa si propone la nostra istituzione, per parlare dello sviluppo di esso, e per accennare alle singole manifestazioni del nostro sodalizio; e siamo grati all'egregio autore la cui opera sarà per noi un utile mezzo di propaganda nelle scuole secondarie, e ci procurerà nuovi soci nel corpo insegnante e discente.

P. Milani, A. Fasoli, *Progetto per l'utilizzazione delle acque dell'Oliero*; Bassano, Sante Pozzato, 1904.

Gli ingegneri P. Milano e A. Fasoli pubblicano in opuscolo i loro studi per l'utilizzazione delle acque dell'Oliero, nel Canale di Brenta. Si tratta della imponente forza di circa 1000 cavalli, che potrebbe venire utilizzata sia per le industrie sia per le tranvie elettriche progettate (e delle quali da molto tempo si parla) per dare maggior moto e vita allo splendido Pedemonte vicentino-trivigiano.

Onésime Reclus, *Sites et Monuments*; Paris, Touring Club de France, 1904.

Di questa pubblicazione (adorna di numerosissime belle vignette e di carte geografiche) sono usciti in fascicoli XXI (*Le Dauphiné*) e XXII (*Le Poitou*).

Riviste.

— L'importante rivista mensile del *Corriere della Sera* ***La Lettura*** dedica alcune pagine del suo numero del gennaio alla *più grande associazione nazionale.* Si tratta naturalmente del Touring. In questo articolo un vecchio amico dell'istituzione, A. G. Bianchi (il cui antico pseudonimo *Io ciclo* è ancora vivo in chi non ha dimenticato il verde giornale *La bicicletta*) ricorda le origini, parla degli sviluppi progressivi e dell'avvenire del Touring corredando l'articolo con fotografie e fra esse quella della medaglia del decennio.

— Il numero di Natale e Capo d'Anno della ***Illustrazione Italiana*** (Fratelli Treves, Milano) è una splendida pubblicazione, ricchissima di vignette in nero ed in policromia, dedicata interamente a Genova ed alle due riviere. Edmondo De Amicis parla di Bordighera e di Santa Margherita; ed Achille Tedeschi descrive (con molto brio, genialità di osservazioni e ricchezza di dati) le gite da lui compiute in bicicletta da Genova alla Spezia e da Genova a Nizza. I quadri a colori sono dovuti a Pompeo Mariani, Mosè Bianchi, A. Piatti, R. Griffi, Ed. Ximenes, E. Rossi, Arnaldo Ferraguti, H. Nestle, Alfonso Mazii. Il numero costa L. 3.

— Nel numero di novembre dell'***Emporium*** (la splendida rivista edita dall'Istituto Italiano d'Arti Grafiche a Bergamo), venne pubblicato (con molte illustrazioni) un interessante articolo di R. R. sulle recenti ferrovie metropolitane a Londra e Berlino.

— È uscito il fascicolo nono del periodico ***Vita Trentina,*** che si pubblica a Trento. Contiene fra altro un articolo (abbellito da molte buone vignette) illustrante una passeggiata da Villa Lagarina alla valletta di Cei.

— Leggiamo nella ***France Automobile*** (Parigi) un assai lusinghiero articolo sul Touring Club Italiano e di esso ringraziamo.

— Nel numero di Natale del periodico settimanale ***Il Buon Cuore*** (Milano, Cogliati), troviamo vari interessanti articoli, fra i quali ricordiamo: Ambrogio Annoni, *La Villa Litta Modignani ad Affori;* Angelo Maria Cornelio, *A Domodossola e al Sempione;* Piero Magistretti, *Da Casargo a Betlemme;* P. Stoppani, *Gerico e il Mar Morto;* E. Maggioni, *Le Cascat del Serio e il Barbellino.*

— L'ultimo numero del periodico ***Sicula*** (rivista bimestrale del Club Alpino Siciliano) contiene, fra altro, interessanti notizie sulla nuova via mulattiera che da Monreale conduce alla nuova stazione alpina costruita sul Castellaccio.

— L'***Union*** (periodico mensile della Radfahrer-Vereinigung Union in Russland), che viene edito (in tedesco) a Riga, va pubblicando in ogni numero indicazioni su strade ciclabili in Russia. Auguriamo che, come è avvenuto per il nostro Touring, quelle indicazioni sieno il primo passo verso la compilazione di complete guide turistiche.

— L'ultimo numero del periodico ***L'Esplorazione Commerciale*** (Milano si occupa fra altro della *Somalia* e del *Benadir* nei loro rapporti coll'Italia.

— La Società Ciclistica Casalese, con sede a Casalpusterlengo, ha iniziata la pubblicazione d'un ***Bollettino Sociale,*** diretto dal signor R. G. Carlo Gambarini. Il primo numero è ricco d'entusiasmo e di notizie. Augurî.

— Lo splendido periodico ***Wandern*** und ***Reisen,*** che da due anni veniva pubblicato dalla ditta L. Schwann di Düsseldorf, cessò, col fascicolo dello scorso dicembre, e sue pubblicazioni.

— Il periodico ***Allgemeine Automobil Zeitung*** (Vienna), continuando la sua storia dell'industria automobilistica, nel suo ultimo numero parla delle case italiane *Fiat, Ceirano, Isotta e Fraschini,* e pubblica i ritratti dei signori Enrico Marchesi (direttore della *Fiat*) e Giovanni Ceirano.

— Al parlamento austriaco è stato presentato un progetto di legge sulla " responsabilità degli automobilisti „. Il giornale ***Neue Wiener Tagblatt*** ha aperto sul progetto un'inchiesta, alla quale moltissimi hanno risposto; e quasi tutti coloro che risposero constatano che l'approvazione di quel progetto sarebbe la rovina dell'automobilismo e dell'industria automobilistica in Austria.

— Il numero del 15 dicembre delle ***Mitteilungen des " Oesterreichischen Touring Club „*** porta l'ultima parte dell'assai notevole articolo con cui il signor R. Dirr parla (con grande simpatia per la nostra istituzione e per il nostro paese) del congresso del Touring a Brescia e della gita sul lago d'Iseo.

— È uscito il primo numero del periodico settimanale ***La Revue commerciale Automobile*** (Parigi), *organo dei compratori e venditori d'automobili.* Il titolo è tutto un programma. Alla nuova consorella, auguri.

— Il periodico ***Der Radtourist*** (Mannheim), che già da vario tempo va pubblicando succinte descrizioni turistiche di strade, ora comincia ad unire a tali descrizioni i relativi profili, ed a pubblicarli su fogli che si possono staccare dal periodico, ed unire in volumetti.

— L'ultimo numero del periodico ***Il tiratore italiano*** reca una lunga relazione del banchetto offerto a Roma all'on. Brunialti reduce dall'America.

— Il N. 281 della bella rivista illustrata ***La Patrie Suisse*** (Ginevra) è dedicato, quasi per intero, a Lugano.

CONSULENZA LEGALE

GIUDICATI TURISTICI.

Automobili.

VELOCITA NELL'ABITATO, E SPECIALMENTE NELL'ABITATO... DI AFFORI.

Sentenza 5 settembre 1904 del Pretore Urbano di Milano, avv. B. Severgnini, nella causa del Pubblico Ministero

contro

Massoni cav. Augusto, presidente dell'Automobile Club Italiano di Milano, abitante in via Bergamo, n. 20 (difeso dall'avv. Cesare Agrati, socio ed ex-capo Sezione legale del T. C. I.).

Imputato

di contravvenzione all'art. 17, regolamento 28 luglio 1901, n. 416, sulla circolazione degli automobili, per avere il 30 giugno 1904, in Dergano, spinto nell'abitato un suo automobile a velocità eccedente i quindici chilometri all'ora.

In esito al pubblico dibattimento tenutosi in presenza dell'imputato.

Sentito il Pubblico Ministero nelle sue conclusioni.

Sentito l'imputato, il quale colla difesa ebbe primo ed ultimo la parola. Con verbale 30 giugno ultimo scorso, il delegato municipale di Affori riferiva che il giorno stesso un automobile nero segnato col n. 121, Milano, alle ore 16,30 era passato a grande velocità nell'abitato di Dergano; che essendogli risultato dalle indagini fatte come proprietario e conduttore fosse il cav. Massoni, lo denunziava per contravvenzione all'art. 17 regolamento succitato.

All'udienza il delegato confermava il verbale, sostenendo che la velocità dell'automobile superava i quindici chilometri all'ora; anche due testi appoggiarono le risultanze del verbale e deposero che la velocità era certo superiore a quella di un cavallo al trotto serrato.

A propria difesa il Massoni dedusse come nella sua qualità di presidente dell'Automobile Club di Milano, da parecchi soci aveva sentito lamentare che nessuno poteva passare per Affori in automobile senza vedersi raggiunto da una contravvenzione; che Affori perciò era considerato come una trappola per gli automobili a cui si imponeva una specie di pedaggio, forse per il soverchio zelo, per il misoneismo o per il desiderio di lucro delle autorità preposte alla vigilanza della polizia urbana. Aggiunse il Massoni che sentendo le ripetute doglianze dei numerosi contravventori che assicuravano di non aver spinto la loro carrozza a velocità superiore alla regolamentare nelle vie di Affori, volle fare per conto proprio un esperimento, e così il 30 giugno colla sua automobile, sulla quale sedevano il cav. Campagnoni e Guttierez direttore dell'*Auto*, passava nell'abitato di Dergano, frazione di Affori, colla macchina alla prima velocità, percorrendo cioè nove chilometri circa all'ora: credeva già di aver creata una eccezione alla regola quando, qualche giorno dopo l'esperimento, si vide contestare la contravvenzione coll'invito a pagare.

Ritenuto che tutte le circostanze invocate dal Massoni risultarono assodate dalle deposizioni dei testi da esso indicati: Fraschini depose cbe la macchina del Massoni, da esso Fraschini fabbricata, alla prima velocità non poteva percorrere più di nove chilometri all'ora; Brigatti accertò che aveva avvertito il Massoni, poco prima che partisse, di non passare per Affori; Compagnoni e Guttierez sostennero che l'automobile nell'abitato di Dergano procedeva quasi al passo; tutti deposero che la macchina non è di color nero, come dice il verbalizzante, ma bianca e verde.

Richiamate così le risultanze del dibattimento, il pretore crede che non si possa affermare la colpevolezza del prevenuto. Se non si può dubitare che il cav. Massoni il 30 giugno procedette ad una specie di esperimento nella sua qualità di presidente dell'Automobile Club e di provetto automobilista, non è presumibile che abbia spinto la carrozza a corsa veloce; d'altra parte alle deposizioni di Compagnoni e Guttierez non si può negare credibilità.

Deve quindi ritenersi mendace il deposto del delegato di Affori e dei testi Borgonovo e Pellicani? Il pretore risponde negativamente a tale dubbio, poichè esclude che per smania di lucro sulla percentuale della somma da pagarsi per la contravvenzione, il delegato abbia affermato nel verbale un fatto insussistente; ritiene poi che il delegato possa essere incorso in un equivoco. E difatti, il delegato afferma che l'automobile del Massoni era nero, invece è provato che l'automobile è bianco e verde. Per Affori a Milano passano molte automobili; è quindi possibile che l'automobile del Massoni sia stata in buona fede scambiata con altra guidata da persona meno ossequiente ai regolamenti.

Per conseguenza si pronuncia sentenza di assoluzione.

Per questi motivi: Visti gli articoli 342-344 Cod. proc. pen.

Assolve Massoni cav. Augusto dalla ascrittagli contravvenzione per non provata reità.

Motocicletta.

CIRCOLAZIONE SENZA TARGHETTA, MA COL PERMESSO.

Non è offesa il dire a un vigile urbano prepotente: " Il permesso debbo impastarvelo in faccia? "

E' atto arbitrario e illegale quello del vigile ch introduce un bastone nelle ruote del velocipede per fermare il ciclista.

Sentenza 3 febbraio 1904 del Pretore Urbano di Milano, avv. B. Severgnini, nella causa penale del P. M. contro Singrossi Alfredo.

Imputato:

I. Del delitto di cui all'art. 194 n. 1 Cod. pen., per avere in Milano, il 23 agosto 1903, offeso il decoro di un vigile urbano colle parole; « il permesso devo impastarvelo in faccia? »;

II. Di contravvenzione all'art. 7, lett. *d*, del regolamento 16 dicembre 1897 e della legge 22 luglio 1897, per avere nelle suddette circostanze usato di una motocicletta sprovvista di targa

Le risultanze processuali accertarono che l'imputato Singrossi Alfredo, il 13 agosto 1903, mentre spingeva una sua motocicletta a corsa ordinaria sul piazzale Venezia, venne da un vigile urbano invitato a fermarsi perchè la motocicletta era priva di targa. Il Singrossi, adducendo che non poteva fermarsi, gridò al vigile che esso era munito di permesso e continuava la corsa; ma il vigile, mettendo il bastone nei raggi della motocicletta, che danneggiò, costrinse il Singrossi a fermarsi. In seguito, nel mostrare al vigile il permesso, di cui era veramente munito, il Singrossi ebbe a dire: « Ecco il permesso; devo proprio impastarvelo in faccia? ».

Accertato il fatto con tale circostanza, devesi senz'altro dichiarare non luogo per la contravvenzione, essendo risultato che l'imputato circolava munito di regolare permesso.

Per quanto riguarda l'oltraggio, il pretore è d'avviso che nel fatto ascritto all'imputato non si possono ravvisare gli estremi giuridici del delitto punito dall'art. 194 Cod. pen.; e infatti nella frase: « Devo impastarvelo in faccia il permesso? », non havvi l'offesa grave alla riputazione od al decoro di una persona rivestita di pubblica autorità: attesa specialmente la forma interrogativa con cui le parole erano pronunziate, atteso il significato che volgarmente si attribuisce alla parola « impastare » che viene usata anche a significare lo spiegamento di una carta fatto in modo completo evidente davanti agli occhi di alcuno, la frase del Singrossi, se era villana e scorretta, non usciva ancora dal limite dell'inurbanità per entrare in quello dell'oltraggio.

D'altra parte, anche ammesso che le parole dell'imputato suonassero offesa al decoro del vigile, alla fattispecie sarebbe applicabile l'art. 199 Cod. pen. Si dovrebbe cioè dichiarare non farsi luogo a procedimento per avere il vigile dato causa al fatto, eccedendo con atti arbitrarî il limite delle sue attribuzioni. Perchè se il Singrossi si determinava a pronunziare la frase ingiuriosa vi era spinto dall'atto arbitrario del vigile, il quale per fermare il Singrossi aveva introdotto il bastone nelle ruote della motocicletta, danneggiandola. Ora tale atto era evidentemente arbitrario: l'agente poteva, nelle forme permesse dalla legge, accertare la contravvenzione a carico del Singrossi, ma la disobbedienza di costui all'ordine di fermarsi non autorizzava l'agente all'atto che commise. Le parole del Singrossi rappresentavano pertanto una reazione contro un atto arbitrario, ed era spiegabile come il Singrossi, fermato malamente, con danno alla motocicletta e con pericolo di danno alla persona, in un momento di irritazione, si lasciasse trascorrere ad offese.

La legge accorda protezione ***alla funzione, non al funzionario,*** e quando questo trascende a fatti che provochino la reazione altrui, l'offesa che ne può derivare non deve considerarsi come fatta ad una persona rivestita di autorità, ***poichè un funzionario che provoca non può arrogarsi di rappresentare, col suo atto arbitrario, l'autorità.***

Per questi motivi, visti gli articoli 342-343 Cod. proc. pen.

Giudica: non farsi luogo a procedimento in confronto di Singrossi Alfredo per inesistenza dei reati a lui ascritti.

Fra le moltissime sentenze pronunciate dall'ottimo pretore urbano di Milano, avv. Severgnini, in materia contravvenzionale-turistica, sempre con esemplare competenza e imparzialità (anche quando purtroppo sono di condanna), tolgo le due ora riportate, le quali hanno un tantino di umorismo.

Non vi pare di vedere quell'egregio magistrato dall'aspetto severo, ma della severità del Burbero Benefico, pressochè nauseato della persecuzione cui vanno soggetti i velocipedi e gli automobili?

Speriamo che la lezioncina — che traspare d'infra le righe delle due sentenze per i troppo zelanti agenti specialisti in contravvenzioni, dove il guadagno è molto, la fatica è poca, e nullo il rischio della pelle — sorta il suo buon effetto; e che lo zelo venga diretto a maggior causa ed a miglior difesa della società.

Tassa velocipedi.

CIRCOLAZIONE IN GENNAIO E FEBBRAIO.

L'Intendenza di Finanza di Milano, per istanza ed interessamento da parte del Touring Club Italiano, ha diramato ai sindaci della provincia, alle guardie di finanza e di città e ai carabinieri la seguente circolare, colla quale rende noto che il Ministero delle Finanze (come già molto giustamente aveva deciso il prefetto di Messina, vedi *Rivista* pag. 207, e il pretore di Brescia, vedi *Rivista* pag. 319 corrente anno), ha dichiarato non essere passibili di contravvenzione i velocipedi circolanti in gennaio e febbraio senza targhetta:

Milano, 15 dicembre 1904.

« Il Ministero delle Finanze ha considerato che il ruolo dei contribuenti deve essere pubblicato in gennaio, che i possessori dei velocipedi hanno tempo di pagare la tassa entro il mese successivo a quello della pubblicazione stessa, e che nel frattempo non possono essere obbligati ad usare della targhetta dell'anno precedente.

« In conseguenza ha dichiarato ***che non si possono ritenere in contravvenzione i velocipedi che durante il mese della pubblicazione del ruolo e durante il successivo si trovano in circolazione senza la targhetta.***

« Nel comunicare quanto sopra perchè le autorità chiamate alla sorveglianza della legge non abbiano ad elevare contravvenzioni insussistenti, raccomando ai signori sindaci, perchè la pubblicazione del ruolo per otto giorni sia fatta non oltre il 22 di gennaio, in maniera da contenere entro il gennaio e il febbraio il periodo di immunità concessa ai possessori di biciclette ».

L'intendente PALMANA.

Speriamo che anche gli altri Intendenti di finanza vorranno imitare il buon esempio, e così verranno evitate molte inutili contravvenzioni.

Intanto rendiamo vive grazie al socio avv. cav. Cesare Olmo, segretario capo dell'Intendenza di Finanza di Milano, che alla buona causa prestò il suo prezioso appoggio.

IL CAPO CONSULENTE LEGALE
AVV BERNARDO GARBATI.

Comunicati e notizie del Touring

Deliberazioni del Consiglio.

Il Consiglio direttivo, nella seduta 28 novembre u. s., ha preso le seguenti deliberazioni:

COMMISSIONE FESTEGGIAMENTI PEL DECENNIO

Si nomina la Commissione unica nelle persone dei signori Candiani, Guastalla, Favari, Silvestri, membri del Consiglio; Cuneo e Mercanti dell'Ufficio.

COMITATO NAZIONALE DEI VOLONTARI CICLISTI E AUTOMOBILISTI

Si prende atto della costituzione del Comitato Nazionale e delle numerose adesioni raccolte per tutta Italia alla formazione, nei sensi espressi dalla relazione del Touring, dei Corpi Autonomi dei Volontari ciclisti e automobilisti, e si stabilisce pel 17-19 dicembre la prima riunione del Comitato in Roma.

SEZIONE AUTOMOBILISTICA

Per aver adeguata rappresentanza nel costituendo Automobile Club d'Italia, si nomina altro Capo Sezione Automobilistica, insieme col dott. Guastalla, il comm. Giovanni Silvestri.

PROPOSTE PER LE STRADE

Su proposta Gola si delibera di deferire alla Commissione pel miglioramento delle strade:

a) " L'aggiunta di una Sotto-sezione all'attuale Sezione Strade per la parte manutenzione stradale;

b) " L'acquisto per la biblioteca del Touring delle migliori pubblicazioni stradali;

c) " La nomina di una Sotto-commissione per favorire la riuscita dell'Esposizione di trasporti del 1906 per la parte riflettente le strade ordinarie „.

OGGETTI VARI

Su relazione Bertarelli, si prende atto della disposizione di dare una medaglia d'argento (eguale in formato a quella commemorativa dei soci) a tutti i consiglieri, e un'altra medaglia pure di argento a persone e a giornali benemeriti della causa del Touring.

Su relazione Johnson che ricorda in argomento con viva lode il lavoro del capo ufficio Cuneo, si prende atto della partecipazione e dell'invio del materiale del Touring al Salon di Parigi 1904, e dell'intervento colà di una rappresentanza composta di Johnson, Bertarelli e Guasti.

Si prende atto dell' intervento del Touring all'Esposizione di Torino.

Si delibera, su invito del T. C. F., di concorrere nelle spese per un monumento da erigersi a Sargent, inventore della catena applicata alla trasmissione della bicicletta, con una somma di L. 20, con facoltà al D. G. di aumentare detto sussidio, secondo le risultanze che saranno note in Parigi dalla lista di sottoscrizione internazionale.

Una nuova onorificenza al Touring.

Alla Esposizione romagnola di Ravenna il Touring Club Italiano ha ottenuto il *diploma di alta benemerenza per le sue pregevoli pubblicazioni*.

I volontari ciclisti-automobilisti.

Il Comitato nazionale.

L'annuncio nella *Rivista* di dicembre di un lavoro serio per parte di un Comitato Nazionale, facente capo al Touring, per l'ordinamento dei Corpi dei Volontari Ciclisti Automobilisti ha trovato immediate adesioni là dove iniziative in questo senso si erano formate o stavano formandosi.

Sciogliendo una promessa, diamo qui l'elenco completo dei componenti il Comitato:

Prof. Giuseppe Cesare Abba.
Albasini Scrosati avv. Ermanno, deputato.
Angherà cav. Annibale, capitano.
Prof. comm. Graziadio Ascoli, senatore.
Barutta ten. col. cav. Alessandro.
Begalli Aristide, presid. plot. ciclisti tiratori, Verona.
Beruto cav. Giovanni, capitano comandante i bersaglieri all'esperimento ciclistico di difesa del Garda.
Bonardi comm. avv. Massimo, deputato.
Brombin prof. Francesco, direttore del battaglione volontari ciclisti, Padova.
Brunialti comm. prof. Attilio, deputato.
Calissano avv. Teobaldo, deputato.
Candiani cav. dott. Ettore.
Cantelli Federico, per i volontari ciclisti di Sondrio.
Chiarla cav. Ernesto, colonnello, direttore dell'esperimento ciclistico di difesa sul Garda.
Colonna principe don Prospero, senatore, Roma.
De Lazara conte Francesco, presidente U. A. V., Padova.
De Nobili on. Prospero, deputato.
Ferrero di Ventimiglia march. Alfonso, pres. C.A.I., Torino.
Florio cav. Vincenzo.
Gamba ing. Cesare, presidente A. C. I., Genova.
Garelli avv. Edgardo, presid. comitato volontari, Novara.
Gianturco comm. prof. Emanuele, deputato.
Ginori Lisci march. Carlo, senatore, presidente della Unione Automobilistica Italiana.
Ginori Lisci march. Lorenzo, vice-pres. C. A. d'I., Firenze.
Guastalla dott. Gildo.
Guglielmotti dott. Emilio, capitano, delegato del Corpo d'Armata all' « Automobilitazione ».
Lanza di Scalea princ. Pietro, deputato.
Lucchini comm. Luigi, deputato.
Maggiorotti cav. ing. Andrea, maggiore, delegato del Ministero della Guerra all' « Automobilitazione ».
Magnani Roberto, direttore del battaglione volontari ciclisti di Bergamo.
Martinoni nob. Camillo, presid. del comitato della Settimana automobilistica di Brescia.
Massimini comm. avv. Fausto, deputato.
Massoni cav. Augusto, presid. dell'A. C. I., di Milano.
Mira avv. Francesco, deputato.
Natali cav. Luigi Camillo, capitano.
Negro avv. Giovanni, presid. Audax Club di Torino.
Presidenza Società Tiro a segno mandamentale di Milano.
Rocchi Pasquale, presidente sezione Audax di Brescia.
Sandoni cav. Carlo, presid. comitato volontari di Bologna.
Sindaco di Ancona, pres. del com. « Volontari Anconitani ».
Taverna G. U. conte comm. sen. Rinaldo, presidente della Croce Rossa Italiana, Roma.
Todaro prof. sen. Francesco, presidente della Federazione Ginnastica Italiana.
Vigoni comm. ing. nob. Giuseppe, senatore.
Direzione Generale del T. C. I.

A far parte di questo Comitato, contemporaneamente alle rappresentanze degli altri principali sodalizi affini, venne officiata anche la direzione generale dell'Audax Italiano.

Questa costituiva un proprio Comitato che riunitosi in Roma deliberava far pratiche per la fusione col Comitato nazionale; pratiche attualmente in corso.

Il Touring e il Ministro della guerra.

Della costituzione del Comitato nazionale la Direzione del Touring si fece premura di dare partecipazione a S. E. il ministro della guerra, comunicando che la prima sua riunione sarebbesi indetta a Roma nella seconda metà di dicembre.

S. E. il generale Pedotti, nella udienza accordata al nostro vice-direttore, esprimeva il desiderio che la seduta del Comitato venisse ritardata alla fine gennaio onde avere per tale epoca concretati gli studi fatti approntare sull'argomento del Ministero.

Per tale desiderio e per deliberare sulla proposta del Comitato dell'Audax, il Comitato nazionale venne convocato per l'8 gennaio corrente nella sede del Touring a Milano, per riunirsi poi in Roma alla fine del mese stesso.

Il miglioramento degli alberghi.

Sotto la presidenza dell'ing. Ferrini si riunì al Touring la Commissione per il miglioramento degli alberghi.

Il presidente riferì sulla lieta accoglienza da per tutto incontrata dall'opuscolo di propaganda diramato dal Touring; ma notò che se numerose furono le lodi, bene scarse furono invece le domande di consigli ed indicazioni da parte di albergatori, e le relazioni di consoli o soci sui frutti portati da quell'opuscolo. Si farà in proposito, col mezzo del corpo consolare, un'inchiesta.

L. V. Bertarelli riferì quindi sull'esposizione di camere igieniche, fatta per conto dell'Automobile Club di Francia, al Salon di Parigi; ed a voti unanimi si decise di allestire subito nei locali del Touring una « camera igienica modello », secondo i principî adottati negli alberghi più visitati dai turisti; e di far pratiche colla Società Italiana degli Albergatori per trovar modo di far allestire, *mutatis mutandis*, sullo stesso tipo varie stanze in alberghi di Milano.

***

In base al programma per il concorso al Salon di Parigi, diamo un cenno sui principî che informarono quella mostra.

Scopo di questa era quello di fissare, in base ai desiderî dei turisti, ed alle leggi dell'igiene, il tipo di camera, per offrire una guida agli albergatori che vogliano trasformare le loro stanze, o arredarne di nuove.

Tutti i mobili dovranno essere solidi, ed essere d'una eleganza non iscompagnata dalla semplicità.

Non si deve badare alla fantasia, alla moda, agli stili passeggeri; ma solo a dare locali igienici, pratici, ed evitare la polvere e la difficoltà di polizia.

I tre tipi fissati per la mostra di Parigi erano:

I. Per albergo di primo ordine o stabilimento di bagni: camera, gabinetto di *toilette*, *water-closet*. La camera sarà elegante, perfetta, con tutte le comodità. Altezza m. 4; larghezza m. 6 per 7; gabinetto 4 per 7; w. c. 2 per 3. Riscaldamento a vapore; caminetto; ventilatore elettrico; illuminazione elettrica; telefono. Acqua calda e fredda, ecc., ecc.

II. Per albergo di media importanza in città secondaria: camera, gabinetto, *water-closet*. Misure più modeste.

III. Per piccolo albergo: camera e *water-closet*. Proprietà, comodità, semplicità; servizio da *toilette* nella stanza.

Per tutte le stanze: pareti a vernice; tappeti mobili: poco uso di stoffe; indicazione dei prezzi dei mobili ed accessori.

Pubblicazioni gratuite ai soci del T. per il 1904.

I soci del Touring hanno ricevuto durante il 1904 le seguenti pubblicazioni:

1. **RIVISTA**, fascicolo mensile di oltre 32 pagine, con numerose illustrazioni;

2. **ANNUARIO**, volume di pagine 696, con indicazioni speciali per il turista giaggiante in Italia;

3. **ABRUZZI E MOLISE**, volume di pagine 228, che continua la serie delle guide regionali di L. V. Bertarelli;

4. **CARTA DEI CONFINI D'ITALIA**, foglio secondo: Svizzera.

N.B. Di questo foglio si tirò un numero di copie troppo scarso, perchè non s'era preveduto un aumento così notevole nel numero dei soci. Si è già disposto per una seconda tiratura; e quanto prima il foglio sarà inviato anche a quei soci (circa 3000) che non lo hanno ancora avuto.

Ai soci del 1904 erano anche state promesse le seguenti pubblicazioni:

5. **PROFILI** (Stelvio e Moncenisio).

6. **QUALCHE MONOGRAFIA** descrivente una o l'altra delle strade di grande comunicazione.

Ogni promessa è un debito, ed a tale debito il Touring non vuole certamente mancare. Speciali circostanze hanno impedito di approntare entro l'anno decorso queste ultime pubblicazioni; ma ora il materiale è pronto; la stampa avverrà fra non molto; e tutti coloro che avranno pagata la quota per il 1904 riceveranno in primavera anche profili e monografie.

Pubblicazioni gratuite ai soci del T. per il 1905.

I soci del Touring riceveranno durante il 1905 le seguenti pubblicazioni:

1. **RIVISTA**, fascicolo mensile di oltre 32 pagine, riccamente illustrato, continuamente migliorato, e che ha un valore commerciale di almeno	L. 5 —
2. **ANNUARIO**, completamente rinnovato, con nuove rubriche, che per i non soci sarà messo in vendita a	» 4 —
3. **PUGLIE**, guida regionale con profili, che per i non soci sarà messa in vendita a	» 4 —
4. **CARTA DEI CONFINI D'ITALIA** (foglio primo: confine italo-francese) che si venderà a	» 2,50
5. **ALCUNE MONOGRAFIE** del valore commerciale di almeno	» 2 —
Totale . . .	L. 17,50

Dunque il socio, pagando la tassa annua di **L. 6** per l'Italia e **L. 8** per l'estero (differenza resa necessaria dalla differenza delle spese postali), oltre a tutti gli altri vantaggi morali e materiali che il Touring gli offre, riceverà anche, franche di porto, pubblicazioni del valore complessivo di **L. 17,50**.

Se poi si guardi lo scopo nazionale del Touring, e quanto esso ha compiuto e compie per far conoscere l'Italia, si dovrà concludere che il farsi socio del Touring è per ogni buon cittadino un **dovere**, e per ogni persona intelligente una **speculazione**.

Guida dell'Abruzzo.

È già cominciata da varî giorni la spedizione della *Guida degli Abruzzi e Molise* di L. V. Bertarelli.

Ogni giorno parte qualche migliaio di copie; e presto tutti i soci saranno in possesso del nuovo volume, di cui parliamo in altra parte della *Rivista*.

Ci si chiede se la guida, per i non soci, sarà messa in vendita.

Rispondiamo che essa sarà messa in vendita a **L. 4** la copia, ma però solo dopo che il volume sarà stato spedito a tutti i soci del 1904, che hanno diritto di averlo gratuitamente.

Guida e Carta della Lombardia.

La nuova edizione della *Guida della Lombardia* di L. V. Bertarelli consta di tre volumi legati in tela, di oltre 1000 pagine complessive, con 1000 profili e descrizione itineraria di 2300 tronchi di strade.

La Carta topografica della Lombardia, annessa alla guida, alla scala di 1 : 100 000, è formata di 6 fogli, di cm. 90 × 65 ciascuno.

La « Guida della Lombardia » (con annesse carte) viene messa in vendita ai soci ai seguenti prezzi netti per il 1905:

Alla sede del Touring	L. 8 —
A domicilio: a Milano	» 8, 25
Franche di porto nel resto d'Italia	» 8, 60
» » « in Austria-Ungheria, Francia, Svizzera	» 9, 25
Franche di porto nel Belgio, Germania, Gran Bretagna	» 9, 75
Franche di porto negli altri paesi dell'Unione Postale, aggiungere, al prezzo di L. 8, le spese d'invio a mezzo pacco postale.	
Pei non soci il prezzo della guida, colle relative carte, è di	» 16 —

Molti comuni della Lombardia si sono provveduti di questa guida, e della carta hanno formato una grande e splendida carta murale.

Annuario 1905.

Continua alacremente il lavoro per la compilazione dell'*Annuario 1905*.

Esso avrà notevoli aggiunte in confronto dell'*Annuario 1904*.

Si sono inviate e si stanno inviando le circolari per richiedere correzioni, aggiunte, informazioni.

Tutti coloro che riceveranno la circolare favoriscano di rispondere **presto** e **diligentemente!**

L'*Annuario* è, più che qualsiasi altra pubblicazione del Touring, un *lavoro collettivo;* e tanto più esso potrà avvicinarsi alla perfezione quanto maggiore sarà la diligenza dei numerosi collaboratori.

Alcuni non rispondono, e poi si lamentano degli errori che essi, colla loro risposta, avrebbero (con vantaggio dei loro paesi e del Touring), potuto facilmente evitare!

Come si possono conoscere, dalla redazione dell'*Annuario*, tante piccole particolarità locali e mutabili, se coloro che stanno sul luogo, interrogati, non si fanno vivi?

Dunque, tutti sieno cortesi di rispondere presto e bene; e l'*Annuario* risponderà sempre di più alle giuste pretese dei soci.

Un'ultima piccola raccomandazione: *accentate tutti i nomi di luogo.*

A questo proposito ricordiamo che col titolo *Per i nomi di luogo,* l'ultimo numero del *Bollettino dell'Alpinista* (della Società degli Alpinisti Tridentini) porta un notevole articolo del signor L. Cesarini Sforza, il quale dimostra l'importanza, anzi la necessità, di accentare i nomi di luogo, affinchè essi vengano pronunciati da tutti rettamente. E' una raccomandazione che abbiamo fatta molte volte a quanti scrivono per il Touring, e qui la ripetiamo ancora.

Annuario dell'Automobilismo.

Siamo lieti di constatare ancora una volta la lieta accoglienza incontrata dal nostro *Annuario dell'Automobilismo;* accoglienza provata sia dalle continue richieste che ci pervengono per aver copie di quel volume, sia dai numerosi e tutti favorevoli giudizi della stampa.

Dell'*Annuario* (che è utile agli automobilisti non solo, ma anche a quanti, per commercio o per diletto, si occupano d'automobilismo) restano ancora alcune copie.

Il prezzo del volume è di L. **2,50** per i soci del Touring, L. **5** per i non soci.

Inviare sollecitamente commissioni e vaglia alla Direzione del Touring, Monte Napoleone, 14, Milano.

Soci a pagamento quinquennale.

Da molti soci ci perviene la seguente domanda: *Il socio che ha già pagate L. 6 per la quota 1905, può diventare socio a pagamento quinquennale, ed ha diritto al relativo distintivo, inviando altre L. 24?*

Rispondiamo: Sì; e aggiungiamo che già molti soci, dopo aver pagate le L. 6 per il 1905, spedirono altre L. 24, ed ebbero gratuitamente il distintivo e furono inscritti come soci sino a tutto il 1909.

Chi, trovandosi nelle stesse condizioni, volesse imitarli, spedisca L. 24.

Per chi scrive al Touring.

Qualcuno si lamenta perchè non riceve sollecita risposta delle lettere che scrive al Touring.

Da parte della Direzione e dell'Ufficio si farà tutto il possibile perchè le risposte abbiano a tardare il meno possibile; ma da parte loro i soci si aiutino e ci aiutino osservando sempre le seguenti norme:

1. Scrivere concisamente, nello stile più telegrafico che sia possibile.

2. Indirizzare le lettere impersonalmente alla Direzione. Chi le indirizza a qualche determinata persona della Direzione o dell'ufficio, è certo, certissimo (per ragioni che ognuno può comprendere) di ricevere la risposta con ritardo.

3. Scrivere, se possibile, su foglietti separati quanti sono gli argomenti trattati. Se ciò avviene, in cambio di far passare *successivamente* la lettera alle singole sezioni o persone che devono rispondere, si fanno ad esse passare *contemporaneamente* i foglietti, e la risposta può venire mandata con sollecitudine.

4. Apporre sempre la firma assai chiara, senza svolazzi e ghirigori, e unire ad essa il numero di tessera.

5. Includere, se si tratta di domande d'interesse privato, il francobollo per la risposta.

6. Prima di scrivere, dare un'occhiata alla *Rivista* ed all'*Annuario*, che rispondono a moltissime delle domande che ci pervengono dai soci, i quali potrebbero così sapere subito, e senza bisogno di scrivere, quanto desiderano di sapere.

7. Avere un po' di gentile pazienza, pensando che coloro che scrivono sono parecchie centinaia al giorno.

Per chi scrive alla "Rivista".

Preghiamo ancora una volta tutti di scrivere **subito** dopo l'avvenimento che vogliono ricordato; di scrivere **brevemente**, limitandosi a parlare di sole quelle cose che abbiano qualche speciale interesse per novità od importanza; di unire quanto più è possibile **fotografie** chiare, nitide, vive; **di scrivere da un solo lato del foglio**

E tutti poi si ricordino della *Rivista* non solo in occasione di gite, convegni, sfilate, pranzi, brindisi, ma **sempre**; ogni volta, cioè, che sia a loro notizia un avvenimento interessante in qualsiasi modo il turismo intelligente, e che riguardi perciò, oltre ai varî generi di *sports* turistici, anche le strade, ferrovie, alberghi, belle arti, e qualsiasi altra notizia possa riuscire gradita a chi gira *vi et mente.*

Tutti poi ricordino bene che **i manoscritti non si restituiscono.** Essi vengono tutti letti, si pubblicano in parte od interamente, o se ne ricava qualche utile notizia; ma non si restituiscono, secondo la regola che hanno dovuto inevitabilmente adottare tutti i giornali e periodici; chè la loro conservazione o ricerca per la restituzione porterebbe un lavoro troppo gravoso.

L'indirizzo dei soci.

Preghiamo vivamente tutti i soci di volerci dar sempre, e sollecitamente, avviso del cambiamento di domicilio.

Ci accade assai di frequente di ricevere proteste di soci i quali dichiarano di non aver ricevuto questo o quello, e di ricevere contemporaneamente di ritorno l'oggetto reclamato, che era stato regolarmente spedito all'indirizzo indicatoci al momento della loro inscrizione da varî soci, i quali poi non si curarono di avvertirci di aver cambiato domicilio; e se essi non ce ne avvertono, noi non possiamo saperlo!

Ciò avviene specialmente per i soci di Milano. In questi giorni, i fattorini del « corriere di città » ci riportarono parecchie dozzine di numeri della *Rivista*, guide degli *Abruzzi e Molise*, e *medaglie commemorative* del decennio, perchè i relativi destinatarî non abitano più nelle case da esse indicateci.

Dunque, sia nel loro personale interesse, sia per facilitare il non lieve lavoro dell'ufficio, i soci ci usino la cortesia di indicarci sempre e subito il loro cambiamento di domicilio e di indirizzo.

Affrancate le lettere!

Ci giungono di frequente lettere o non affrancate, od affrancate in modo insufficiente.

Raccomandiamo vivamente a quanti ci scrivono di evitare un tale inconveniente. Le lettere non affrancate, od affrancate in modo insufficiente, d'ora in avanti **saranno respinte.**

SAGGIO DI VIGNETTE DELLE GUIDE FERROVIARIE

Torre dell'Orologio a Mestre.

Cà Marcello (ora Giraldi) a Monselice.

Battistero di Pistoia.

Michele Sammicheli.

Gian Galeazzo Visconti.

Delle Guide ferroviarie del Touring sono pubblicate le seguenti:

I gruppo:
Milano-Torino;
Milano-Bologna;
Milano-Verona.

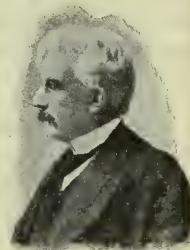
II gruppo:
Milano-Genova;
Genova-Spezia;
Genova-Ventimiglia.

III gruppo:
Verona-Venezia;
Venezia-Bologna;
Bologna-Firenze.

Ogni Guida (40 pagine; carta geografica; copertina a tricromia; numerose vignette) costa cent. 50. I soci del Touring, rivolgendosi direttamente alla Direzione, possono avere, franco di porto, un intero gruppo per L. 1.

E' questo un prezzo che rifonde le pure spese, perchè colla presente pubblicazione il Touring non tende certamente a fare dei guadagni; ma bensì si propone di diffondere, in forma popolare, e sotto veste artistica, nozioni d'arte, di storia, di commerci ed industrie, senza pedanterie, istruendo e dilettando. Nessuno dovrebbe viaggiare in ferrovia senza essere provvisto di queste Guide!

E' già cominciata la spedizione delle Guide ai soci che avevano mandata la prenotazione. D'ora in avanti ogni nuova commissione per Guide sarà esaurita in giornata.

Altri gruppi di Guide ferroviarie sono in preparazione.

Antonio Fogazzaro.

Giuseppe Barbieri.

Il Castello di Rapallo.

La Certosa di Bologna.

Fortezza della Villa Pallavicini-Durazzo.

CONSOLATO

VENTIDUESIMO ELENCO CONSOLARE
pel biennio 1903-1904
in aggiunta a quelli riconfermati nel precedente biennio.

CAPO CONSOLI.

S. Paulo (Brasile)	Menotti Falchi.
Smirne	Fragiacomo F. Bartolomeo.

CONSOLI.

Aquino	Procaccianti Evaristo.
Arce	Felici Ernesto.
Asola	Bulgari Ottorino.
Barga	Verzani Gustavo.
Bergamo	Frizzoni Camillo Giulio.
»	Goi Cesare.
»	Venturi dott. Enrico.
Bivona	Gallo rag. Tommaso.
Borgofranco sul Po	Pongiluppi Oreste.
Brisighella	Rossini ing. Antonio.
Canneto sull'Oglio	Antoldi Pietro.
Caramagna	Bruno dott. cav. Ernesto.
Casalbordino	Magnarapa dott. Giuseppe.
Cattolica	Verni Iginio.
Cavriana	Botturi Policarpo.
Cerchiara	Stigliani avv. Lorenzo.
Ceresara	Pellegrini Livio.
Cornuda	Guillion Mangilli Guido.
Cotrone	Ferrari Andrea.
Dovadola	Bonauguri G. B.
Farigliano	Zanzotti Carlo.
Forte de' Marmi	Magrini Angelo.
Frosinone	Vivoli avv. Leone.
Gaeta	Malavasi cav. ten. colonn. Celso.
Galatina	Cesari avv. Gaetano.
Gallarate	Puricelli Oreste.
Gatteo	Amati dott. Francesco.
Gorgonzola	Mauri avv. Giuseppe.
Govone	Ribotti avv. Carlo Felice.
Grugliasco	Sura Marcello.
Lambrate	Faini Vittorio.
Marmirolo	Tazzoli rag. Angelo.
Massa Mare	Malfatti Giovanni.
Medole	Malgarini Rodolfo.
Montà	Battetta dott. Giovanni.
Moretta	Vassallo di Castiglione conte cav. Filippo.
Musocco	Biraghi Ambrogio.
Nicastro	Nicotera barone Nicola.
Niguarda	Ghiglione Giovanni.
Orsogna	Di Bene Pasquale.
Palena	Villa Domenico.
Piedimonte d'Alife	Berner Guglielmo.
Piubega	Zagni Melchiorre.
Poggio Rusco	Sissa Carlo.
Robecchetto	Gennaro Emilio.
Roverbella	Passerini Vittore.
Samarate	Rossi avv. Giuseppe.
S. Giorgio di Mantova	Guastalla Lincoln.
S. Giovanni Marignano	Albini Umberto.
Santa Fiora	Magnani ing. Alessandro.
S. Stefano Belbo	Camera avv. Alfonso.
Scarperia	Nesterini Vittorio
Sedriano	Del Pio dott. Gino.
Suzzara	Gotti dott. Giacomo.
Torriglia	Crosiglia Alfredo.
Trenno	Bozzi Gerolamo.
Trezzo d'Adda	Arlati Giuseppe.
Vergiate	Ponti Paolo.
Villimpenta	Pavesi Alessandro.

ESTERO.

Primiero	Ben Giuseppe.

CONSULENTI LEGALI

NOMINA A CONSULENTI
pel biennio 1903-1904
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Biella	Mosca avv. Melchiorre.
Gorgonzola	Mauri avv. Giuseppe.
S. Pier Niceto	Vermiglia avv. Giuseppe.

SEZIONE MEDICA

VENTITREESIMO ELENCO MEDICI DEL T. C. I.
pel biennio 1903-1904
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Garda	Frigo dott. Aristide.
Ravenna	Casarini dott. Arturo.
Rivoli	Appiotti dott. Pier Giuseppe.
Salsomaggiore	Fontana dott. Mario.
Trani	Manaresi dott. Giuseppe.

Soci quinquennali

ITALIA.

Agosti Remo, Legnano — Alberti della Briga Guido, Torino — Alinari Giuseppe, Firenze — Allasio Giovanni, Milano — Aspesi Rodolfo, Milano — Azara Pietro, Tempio Pausania — Baletti Giovanni, Novara — Balzarotti Guido Cesare, Como — Bartolotti avv. Antonio — Battaglini Tommaso — Bellavita Emilio, Novara — Berio Lavinio, Oneglia — Bernardi Bruno, Montebelluna — Besana Gaetano, Milano — Bianchi Alessandro Tito, Livorno — Bianco Bernardo, Torino — Bignami ingegnere G. M., Firenze — Boccardo ing. G. B., Vicenza — Bonazzi Ottavio, Verona — Bonola dott. Antonio, Milano — Bonomi dott. Cesare, Milano — Boratto Maurilio, Alessandria — Borsa dott. Giovanni, Milano — Bosi Ercole, Suzzara — Bossi Aldo, Galliate — Braschi-Onesti duca Romualdo, Genova — Brisighelli Giuseppe, Udine — Bruno tenente Gaetano, Savona — Bruno comm. Luigi, Napoli — Buonaccorsi conte Alessandro — Buscaglia dott. Luigi, Genova — Calvi Ercole, Crusinallo — Casnici Giuseppe, Cavriana — Casolini Giovanni, Modigliana — Cassis march. Gino, Roma — Castagnini Luigi, Milano — Castelbarço Albani conte Alberto — Castoldi ing. Giuseppe — Cattaneo Ferdinando — Celebrini Paolo, S. Maria Capua Vetere — Ceresa Emilio, Verona — Ceresa Giuseppe, Venezia — Ceretti Mario, Villadossola — Chiaro cav. avv. Carlo, Lecce — Chichizzola Luigi, Genova — Cigala d'Angelo Raffaele, Tezze di Piave — Coiro cap. Luigi, Benevento — Colombo ingegnere Carlo, Milano — Croce Bettino Beppe, Oneglia — Croppi Alessandro, S. Fedele d'Intelvi — De Marchi Giuseppe, Venezia — De Rocco nob. Agostino, Padova — Dobson Dorothy, Oneglia — Durando Giovanni, Torino — Esposito Mario, Napoli — Fantazzini comm. Enrico, Firenze — Ferrari Mario, Gambarone di Rozzano — Ferrini Natale, Milano — Fissi prof. Umberto, Casalmonferrato — Fontana dott. Ariodante, Viterbo — Frey Guglielmo, Milano — Frisia Ugo, Milano — Frova Francesco, Milano — Gabrielli princ. Placido, Roma — Ganzinelli Angelo, Lodi — Garrè Riccardo, Viareggio — Germani avvocato Edoardo, Roma — Giovanola Elena, Milano — Giupponi Giulio, Caslino d'Erba — Groverti Anselmo, Milano — Guglielmina Ulderico, Varallo Sesia — Guidotti dott. Silvio, Modena — Guillion Mangili Marina, Cornuda — Jacob Ferruccio, Milano — Levi Ippolito, Torino — Longeri Francesco, Milano — Longone Emon, Milano — Lumbroso Giulio, Firenze — Maganza Luigi, Torino — Magistretti Annibale, Caronno — Manara dottore Odoardo, Sulmona — Mantegazza Carlo, Menaggio — Marchetti ten. Luigi, Bergamo — Martinengo conte Francesco, Brescia — Martinolo Ettore, Torino — Mesaglio Annita, Dignano al Tagliamento — Meyer Augusto, Bellagio — Miari Fulcis Francesco, Belluno — Mingozzi Odoardo, Bologna — Minoletti Luigi, Milano — Monticelli Emilio, Torino — Neva G., Parma — Oldofredi conte Gerolamo — Olivo Enrico, Portogruaro — Origoni G. B., Milano — Palombi Luigi, Bordighera — Pasta Eugenio, Gallarate — Piccini rag. Guglielmo — Piragli Italo — Poletti G. B., Pordenone — Porta Guido, Como — Pozzi Giulio, Milano — Pullino cav. Umberto, Torino — Piovene Andrea, Vicenza — Radicati di Marmorito Ferdinando, Pavia — Rangoni march. Aldobrandini, Modena — Re Francesco, Salsomaggiore — Repellini Achille, Cremona — Revel Vincenzo, Torino — Ricotti ing. Carlo, Firenze — Rocchi Nicola, Porto Civitanova — Rossetto Casel Livio, Villarfocchiardo — Rossi Carlo, Olgiate Comasco — Rossi Pietro, Torino — Sacchi Augusto, Como — Scandroglio Luigi, Legnano — Segale Giovanni, Chiavari — Sessa Enrico, Urago — Società Ciclisti, Cornuda — Sodi ing. Carlo, Firenze — Stagni Alberto, Bologna — Stella Cecil, Oneglia — Strada Francesco, Milano — Stratta Firminio, Castiglione Torinese — Testore Alessandro, Torino — Tosi Gino, Venezia — Tosini Omero, Bologna — Venisio Giuseppe, Luserna S. Giovanni — Vian ing. Umberto, Firenze — Viglino ing. Silvio, Intra — Walter Federico, Milano — Zacch Clemente, Milano — Zambelletti dott. Leopoldo, Milano.

ESTERO.

Frich Roberto, Zurigo — Martele José V., Buenos Aires — Toffenetti Erminio, Rovereto.

TOTALE N. 1,1[illegible].

Soci benemeriti.

Del Pela avv. Guido, Castelfiorentino — Guarnati Luigi, Malcesine — Manescalchi dott. Giuseppe, Barberino di Mugello — Molinari Pietro, Bordighera — Taramasio dott. Plinio, Estacao de Jaguary.

TOTALE N. 801.

Necrologio.

Il 27 novembre u. s. moriva, colpito da morbo crudele, il socio geometra *S. Peyron* di **GESTURI**. Se conforto esiste per tanta sventura, possano l'affetto e la partecipazione degli amici lenire in parte il dolore della vedova e della famiglia del caro estinto.

Il Consolato di Gesturi.

*
* *

È morto il comm. avv. *Vittorio Valeri*, consulente legale del Touring a **GROSSETO**. Era uomo di grande valore, ed una delle più spiccate personalità di quella provincia.

Affiliamenti benzina.

Ricordiamo che gli affiliamenti sono regolati come segue:

a L'affiliato non potrà vendere ai soci del Touring e alle Associazioni Confederate i prodotti ad un prezzo superiore a quello fissato, che verrà pubblicato nella *Rivista* e nell'*Annuario* e si troverà anche segnato in un libro di cui sarà munito ogni affiliato. Salvo indicazioni speciali, nei prezzi indicati sono compresi i dazi, ove questi esistono.

b) Ciascun affiliato terrà dei bidoni pronti ad un determinato prezzo.

c) Terrà pure almeno uno dei lubrificanti approvati dal Touring.

d) L'orario d'apertura dei negozi sarà indicato nella *Rivista*. Nei giorni festivi verrà indicato un ricapito nei casi in cui l'affiliato non tenga aperto il proprio esercizio tutto il giorno.

e) Ogni affiliato dovrà tenere a disposizione degli acquirenti una bilancia, un imbuto con reticella, un termo-metro-densimetro portante la marca del Touring ed il libro sopra indicato sul quale gli acquirenti potranno esprimere la loro soddisfazione o le loro lagnanze.

***

I rapporti che abbiamo ricevuto dai nostri consoci automobilisti, esprimono concordemente viva soddisfazione per il modo lodevolissimo col quale funzionano gli affiliamenti di benzina, lubrificanti e carburo di calcio.

D'altra parte dobbiamo raccogliere la voce di alcuni dei nostri affiliati che si lagnano perchè, pur presentando condizioni di prezzo migliori, non sempre viene loro data la preferenza.

Raccomandiamo perciò vivamente ai nostri consoci automobilisti e motociclisti di rivolgersi sempre ai nostri affiliati, poichè questo sarà l'unico mezzo che permetterà al Touring di ottenere un miglioramento di prezzi ed una maggior facilità nel completare la rete dei posti di rifornimento.

Modificazioni.

GENOVA. — De Pasquali Romolo, Garage, via Roma, 34. Cessa di essere affiliato.

OTTONE (Pavia). — Carboni Carlo e Figli. Droghieri, piazza S. Maniano, 62. Il prezzo della benzina 695 700 è ribassato a L. 1,30 al chg.

PIEVE DI TECO (Porto Maurizio). — Farmacia Giaccheri, via Vittorio Emanuele, 82. Il prezzo della benzina 695 700 è portato a L. 1,25 al chg.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 15 novembre al 15 dicembre 1904

Soci Vitalizi. (*)

ATRI, Giovanni Sorricchio — **BORGO S. GIOVANNI**, dott. Silvio Lovisetti — **ESTE**, Evangelista Zillo — **GENOVA**, avv. Eugenio Boggiano — **MILANO**, Francesco Frey, ing. Luigi Pigorini — **MONZA**, Angelo Galbiati — **ROMA**, Duca C. Caracciolo di Castagneta, Luigi Casazza — **SEREGNO**, Paolino Schiavio, Francesco Silva — **TORINO**, G. Bicocca — **S. PAULO** (Brasile) Augusto Guerra.

Soci annuali che optano pel 1904. (**)

BRESCIA. - *Cargnano.* — Rodolfi Alfredo.
CUNEO. - *Savigliano.* — Assandria Emilio.
FERRARA. — Rosa Francesco.
MILANO. — Capredoni Silvio, Chionaky Alessandro.
Monza. — Galbiati Angelo.
TORINO. — Pich Ernesto.
UDINE. — Braida Carlo Fabio.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Trieste.* — Maurich Eugenio.

Inghilterra.

Fairlight (Kent). — Chadburn William.

America del Sud.

URUGUAY. - *Taouarembò.* — Calcagno Giacomo.

Soci annuali che optano pel 1905. (**)

ALESSANDRIA. — Cavallera Francesco, Pochettino Giuseppe.
Acqui. — Cazzola Pietro, Cresta Guido, Scovazzi Edoardo.
Asti. — Baùsano Secondo, Nebiolo Luigi.
Casalmonferrato. — Cittadini Emilio.
Nizza Monferrato. — Sporting Club.
Novi. — Alluto Federico, Chiapuzzo prof. Andrea, Pernigotti Stefano.
S. Sebastiano Curone. — Torti dott. Gaetano.
AQUILA. — de Bonis Ulrico, Gentile Panfilo, Marrama Luigi.
Avezzano. — Ghilardi Tommaso.
Cittaducale. — Fossa Pietro.
Montereale. — Reali Giannetti G. B.
Popoli. — Ciancarelli Arturo, Zecca avv. Ernesto.
Pratola. — di Loreto Luigi, Fortunato Luigi.
Sulmona. — Recchione Antonio.
Villetta Barrea. — De Sanctis G. Adolfo.
AREZZO. — Madotti Pietro, Matteucci Rigoberto, Signorini Antonio.
Castiglion Fibocchi. — Pierazzoli Giuseppe.
Porrena. — Rugiardini Orlando.
ASCOLI PICENO. — Gentile Nicolò.
Acquaviva. — Sciarra Federico, Ulpiani ingegner Pietro.
Campofilone. — Ramini Vittorio.
Grottammare. — Rivosecchi Giuseppe, Salvi Pio.
Pedaso. — Tesei Secondo.
Porto S. Giorgio. — Giammarini Nazzareno, Petrelli Filippo.
AVELLINO. - *Montefusco.* — de Luca Nicola, Rispoli rag. Antonio.
BARI. — Turco Candido.
Barletta. — Giannone Teodoro, Ortona Alberto.
Trani. — Pinna avv. Paolo.
BELLUNO. — Crosara Ciro.
Longarone. — Borgo Giacomo.
BERGAMO. — Lanfranchi Gino, Monzini cav. avv. Antonio.
Albino. — Acerbis Fortunato, Valsecchi Romeo.
Scanzo. — Caprotti Arnaldo, Riva Carlo.
Treviglio. — Azzoni Lodovico.
Zogno. — Zerboni Vittorio.
BOLOGNA. — Bevilacqua duca Lamberto, Brandoli Agostino, Collina ing. Pietro, Fergnani Roberto, Ferrero Federico, Gabrielli Alberto, Grandi rag. Filippo, Gualdi Francesco, Luciarini Vittorio, Poletti Ennio, Rubini Ulisse, Serafini Giuseppe, Taveggi Pepoli conte Gioachino, Trebbi Dante, Zamboni Cesare.
Bagni Porretta. — Corazza Giuseppe.
Bubano. — Manaresi Vito.
Imola. — Dall'Asso Renato.
Vergato. — Carli Ernesto de Maria.
BRESCIA. — Anderloni Carlo, Bianchini Innocenzo, Carminati Aurelio, Cattinelli Giovanni, Romano Libero.
Alfianello. — Trinca Pietro Antonio.
Carpenedolo. — Bernardinelli Valentino.
Chiari. — Di Pietro Salvatore, Santangelo maggiore Felice.
Desenzano. — Beretta Gaetano, Talin Gastone.

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'estero. — (**) *Art. 6 e 9:* I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'estero. — *Art. 12:* Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

Gargnano. — Paccagnella Giacinto, Samuelli Lodovico.
Manerbio. — Valsecchi Francesco.
Mazzano. — Biemmi rag. Giovanni.
Ponte Caffaro. — Borelli Felice.
Rezzato. — Filippini dott. Corrado.
S. Eufemia della Fonte. — Filippini rag. Filippino.
Verolanuova. — Malfassi Italo.
Verolavecchia. — Pasini Pietro.
CAGLIARI. — Artom Cesare, Bonu Raimondo, Del Rio dott. Gioachino, Manca Beniamino, Meren Attilio, Varsi Enrico.
Alzara. — Serra nob. Efisio
Bosa. — Mocci Massidda Salvatorico.
Nogoro. — Giùa Matteo.
Oristano. — Busachi ing. Edoardo, Loffredo Pietro, Pili Pietro.
Orgono. Serra Giovanni.
CAMPOBASSO. - *Agnone.* — Casino dell'Unione, Savastano Silvio.
Cajano. — Cbiera di Vasco Giuseppe.
CASERTA. - *Cassino.* — De Vivo Sebastiano.
Isola Liri Sup. — Galfione Achille.
Mondragone. — Tarcagnoti Nicola.
Sola. — Oliva Giuseppe, Spetia conte Dino.
S. Maria Capua Vetere. — De Mauro dott. Michele.
Caranise. — D'Attile Luigi, Leardi Lorenzo, Picillo Giovanni.
CATANZARO. — Ravelli cav. Vittorio.
Cotrone. — De Blasio Cosma, De Stasio Egisto, Granata Luigi, Pinto Edoardo.
Nocera Terinese. — Ventura Cesare.
CHIETI. - *Lama.* — Madonna Nicola.
Ortona. — di Tella Filippo.
Casa. — Martin ing. George E.
COMO. — Ardemagni Mario, Beltramini Eugenio, Binaghi Cesare, Bono avv. Felice, Butti Giovanni, Carughi Alberto, Cattaneo Giuseppe, De Paris Santo, Falcinelli Emilio, Favero Nino, Lucioni Ettore, Martucci Garrè Alberto, Pedraglio Ettore, Pessina Aurelio, Tagliabue Giovanni.
Alzate Brianza. — Gaffuri Domenico.
Bulgaro. — Imperiali Vittorio.
Cantù. — Castellani Michele, Colombo Giov.
Caslino d'Erba. — Giupponi Giulio.
Cermenate. — CATTANEO ADELE, Circolo Ricreativo Sportivo, Molteni prof. Enrico, Monti Carlo.
Lurago Mornasco. — Seveso Angelo.
Ermignaga. — Vicini Battista.
Lucino Erba. — Cavaleri Eligio.
Lurino. — Andreetti Angelo.
Mariano. — Bari Carlo.
Mottarello. — Manzetti Achille.
Olio. — Croppi Luigi.
Nobilante. — Marchisio dott. Bermeo.
Nno. — Piccardi Mario.
Tavernola. — Sereni Carlo.
Vernate. — Rosnati Giovanni.
CREMONA. — Belloni Ernesto, Gnecchi Enzo, Massera Attilio, Pellegrini Carlo, Taddei Amelio, Tonani Carlo.
Casalbuttano.... *Unicco.* — Bettazzi Carlo, Grassi Pilade.
Rivolta d'Adda. — Palazzo dott. Angelo.
Soncino. — Cerioli nob. G. B.
CUNEO. - *Alba.* — Bernardoni Roberto.
Fonero. — Boggio Remigio.
Frigliano. — Ferrero Giovanni.
Fossano. — Fumero Bartolomeo.
Savone. — Bondenti Pietro.
Moretta. — Mogna dott. Giuseppe, Piovano Francesco, Rollè Giuseppe.
Cluzzo. — Mortarini Eugenio.
Savigliano. — Roberto Felice.
Trinità. — Muratore Francesco.
FERRARA. — Bertagnoni Giacomo, PARMIANI MARIA, Vanin Andrea.
FIRENZE. — Avarna Michele, de Southoff Giorgio, di Francia Francesco, Dufour marchese Berte Giov., Francioni Giovanni, Giambassini prof. Umberto, Giambastiani Leone, Greco Assagioli Roberto, HOSTER HELENA L., Lazzeri Pietro, Lumachi Francesco, O'Neil Henry, Peruzzi Settimio, Società « Iuventus », Soria Cesare.
Borgo San Lorenzo... *Barberino di Mugello.* — Vestri Giovanni.
Montelupo Fiorentino. — Monducci Francesco.
Pistoia. — Ademollo magg. cav. Umberto, Corradi dott. Antonio, Fredianelli Fredianello, Giorgetti Federico.
Pitassieve. — Baldini ing. Agostino.
Prato. — Lomi rag. Paolo, Morganti avv. Luigi, Neri Filippo.
Fredi. — Matthew Arthur S.
Sorperia. — Cantini Ettore, Landi Augusto, Nesterini Vittorio.
FORLI'. — Spallicci Aldo.
Forlimpopoli. — Cavallari dott. Illide.
Rimini. — Il « Clubino », Morosini avv. Ettore.
Verucchio. — Bersani Giovanni.
GENOVA. — Assereto Giuseppe, Barbolini Giorgio, Berri Raffaele, Boggiano Riccardo, Cafagna Sabino, Calcagno Pietro, Cavaglione Angelo, Ceruti Italo, Cirri Ciro, De Rossi dott. Carlo, Fossa Luigi, FOSSATI AMALIA, Grondona Raffaello, Imperiale di S. Angelo march. Cesare, Martini dottor Carlo, Morando Ernesto, Paganini Guido, Raffo don Paolo Marcello, Romeo Arturo, Romeri Francesco M., Solari Angelo, Tarchetti prof. dott. Carlo, Tarelli Mario.
Albenga. — Torresini dott. Aldo.
Bolzaneto. — Barabino Amedeo, Parodi Lorenzo, Prandi Mario.
Chiavari. — Raffo dott. Francesco Maria, Saracco Agostino.
Cornigliano. — Becce ing. Carlo, Marenco ragioniere Domenico.
Pegli. — Barabino Luigi, Cbiapponi G. B.
Pontedecimo — Napoli Benedetto.
Quarto. — Prasca avv. cav. conte Luigi Alberto.
Rapallo. — Ramondini Remo, Tonolli Leo.
Rivarolo. — De Ferrari Pietro, Levrero Nicolò, Molinari Alfredo, Molinari Arturo, Renaldi rag. Enrico, Vedovi Garibaldi.
Savona. — Bracale rag. Cesare, Caviglione Francesco, Dodero Nicolò, Ilari Antonino, LISSI FELICITA, Peyretti rag. Giovanni, Queirolo avv. Paolo, Tirelli Giulio.
Sestri Levante. — Castellini dott. Camillo, COSTA MARIA ved. GAZZO, Firpo Ettore.
Spezia. — Berti Mario, Monzini Paolo, Perotto dott. Umberto B.
Torriglia. — Carbone Angelo.
Varazze. — Camogli ing. Guglielmo.
Vezzano — Noceti Giuseppe conte di Bagnone.
GIRGENTI. - *Licata.* — Patanè Vincenzo.
GROSSETO. — Bruni Bruno, Olmi Giuseppe Simeone prof. Luigi.
LECCE. - *Brindisi.* — Leccisi Alfredo.
LIVORNO. — Camasio Sandor, Piragino tenente Guido.
LUCCA. — Matteucci Luigi, Orsi Raffaele.
Bagni di Lucca. — Fortini Gino, Giovannini Antonio, Pistolozzi Pietro, Sergardi conte avv. E. F.
Forte de' Marmi. — Franceschi Alceste, TONINI ERMINIA, Valeri Ugo, Zorzi Pietro.
Querceta. — Bartelletti geom. Raffaello.
Viareggio — Molinelli cap. Oreste.
MACERATA. - *Pollenza.* — Venanzoli Ignazio.
Recanati. — Micheloni Renato.
S. Severino. — Pasteguelfa conte Cino.
MANTOVA. — Lanfredi Giovanni.
Borgoforte. — Giani Alessandro.
Casalmoro. — Gambirasio Vittorio, Patelli Enrico, Zanini Luigi.
Castelgoffredo. — Bonfiglio Renato.
Ceresara. — Angeli Umberto.
Marmirolo. — Barosi Ciro, Brutti Vito, Riva Tiziano.
Medole. — Ceni nob. Pietro, Gatti Ugo, Tomasi Ugo, Tosi Angelo, Zanoni Giacomo.
Pegognana. — Angeli Armando.
Revere. — Bernardoni Mario.
S. Benedetto Po. — Krisar Carlo, Lui Ernesto.
Volta Mantovana. — Ferrari dott. Egidio, Ghiroldi-Gandolfi Pietro.
MASSA CARRARA. - *Massa.* — Peracca Giorgio.
MESSINA. — Dall'Ara Antonio, Giarritta Cono, Monforte Pietro, Sano Calogero.
S. Pier Niceto. — Bottura Antonino, Vermiglia avv. Giuseppe.
S. Teresa di Riva. — Ilardi avv. Francesco.
MILANO. - Abeni Enrico, Aebli Giovanni, Arcelli dott. Angelo, Bellavita Luigi, Bellini Francesco, Berti Giusuè, Bignami avvocato Piero, Bonn Ernesto Guido, Bosisio rag. Luigi, Brambilla Aristide, Bronner Carlo, Calcaterra Carlo Felice, Campari Luigi, Carutti Giov. Edmondo, Chiesa Francesco, Colombini Luigi, Colombo Eugenio, Corrada rag. Giuseppe, Cremonesi ragioniere Alfredo, Crosti Aristide, Donatelli Arturo, Faini rag. Ruggero, Faverio Guglielmo, Feltrinelli Angelo, Fiocchi Giacomo, Fleri Salvatore, Francesconi Bruno, Galimberti Luigi, Giordano Costantino, Giovanninetti Piero, GIOVANOLA ELENA, Giovanzani Vittorio, Guaita Giulio, Guarnerio Dante, Inselvini Ferruccio, Invernizzi Attilio, Italiani Giuseppe, Levi Bettino, Loria Alberto, Maino Cesare, Mantegazza Cesare, Mariani Angelo, Marocco avv. Antonio, Mazza Agostino, Murer Alessandro, Nova Ugo, PAGANI MARIA, Passoni Domenico, Pedrazzini Ferdinando, Perelli Natale, Picolli Federico, Pincetti Alberto, Pirinoli ragioniere Gerolamo, Ponti ing. Pietro, Radice P. Ruggiero, Ravasi Angelo, Ravizza rag. Carlo, Reverdini Cesare, Rota Ercole, Sala Gaetano, Samaden rag. Roberto, Sanvito rag. Torquato, Sartorio Paolo, Silva dott. Giulio, Spreafico Battista, Stabilini Duilio, Stefini ing. Evaristo, Tabacchi Arturo, Terraneo Attilio, Vailati Luigi, Venturi Oreste.
Albizzate. — Fedeli Giovanni.
Benzo. — Citterio Faustino.
Boffalora Ticino. — Fraccapani Antonio.
Busto Arsizio. — Forzinetti rag. Carlo, Zattera Carlo.
Carugate. — Bonfanti Ferdinando, Galimberti Cesare, Tornaghi Roberto.
Casalpusterlengo. — Bernardinelli Costante.
Cascina S. Giorgio. — Mariani Mario.
Desio. — Fiocchi Mario.
Gallarate. — Bagatti Armando, Botta Giuseppe, Checchi Alfredo, Croci Mario, De Filippi Emilio, Ferrari ing. Alfonso, Gnocchi Carlo, Macchi Ambrogio, Macchi Leone, Macchi Roberto, Magretti Carlo, Marchetti dottor Umberto, Martignoni Luigi, Martinelli Ernesto, Minoli Giuseppe, Pasta Eugenio.
Gambarone di Rozzano. — Ferrario Battista.
Gorla Maggiore. — Giachetti Carlo.
Lodi. — Cantamessi Cesare, Taglierini Antonio.
Magenta. — Ravetta Gerolamo, Sacchi Giuseppe Società Franco-Italiana.
Monza. — Fossati Pietro.
Olgiate Olona. — Guidi Attilio.
Ponte Nuovo di Magenta. — Società Ciclistica XX Settembre.
Rivolta d'Adda. — Cazzulani Federico.
S. Angelo Lodigiano. — Pedrazzini Sobacchi Giovanni.
Seregno. — Biraghi Francesco, Caiani Paolo, Croci Giuseppe, Croci Paolo, Dell'Orto Alfredo, Gandino Giovanni, Gariboldi Giovanni, Ghezzi Emilio, Longoni Alfredo, Mina Guido, Picchiottini Luigi, Pontigia Domenico, Sala Carlo, Silva Francesco, Terruzzi Cesare, Travaglini Angelo, Vismara Nino, Volonterio Achille, Volonterio Pasquale.
Sesto S. Giovanni. — Laube Ermanno.
Vaprio. — Pirola Angelo.
MODENA. — Bolognini Giuseppe, Calori capitano Odoberto, Rubiolo Michele.
Castelvetro. — Cavallini Alpino.
Formigine. — Lugli Domenico.
NAPOLI. — Cantalupo Amedeo, Carobbi Edoardo, Chapuisat ing. Alfred, Clementi Michelangelo, De Simone Franz, Guerra Giuseppe, Gutteridge Norman, Morasso Mario, Nagar Arturo, Petilli dott. Ferdinando, Savarese Roberto, Vigliardi-Paravia cavaliere Vincenzo.
NOVARA. — Marchisio Giovanni, Marzoni Pietro, Zabarini Pietro.
Agnona. — Naj Giuseppe.
Biella. — Barbera Eusebio, Bersano Leone, Ciochetti Umberto, Dezza Alessandro, Perona Giacomo, Pronsato Carlo, Ramella Celestino, Serralunga Giovanni.
Casalbeltrame. — CORTEMARY.
Gozzano. — Antonioli Camillo.
Intra. — Ceretti Miradio.
Mongrando. — Zanotti Annibale.
Mosso S. Maria. — Cappio Valle geom. Italo.
Omegna. — Martinetti Natalino.
Pallanza. — Petroli ing. Carlo.
Pogno. — Neri cap. Pietro.
Sordevolo. — Fossati Corrado.
Vercelli. — Caron avv. Carlo, Gabasio Giovanni, Galbiati Mario, Pietra avv. Riccardo, Rodella Giuseppe.
PADOVA. — Goldschmiedt Max, Masiello tenente Ottorino.
PALERMO. — Gestivo avv. Angelo, Grassi Franz, Perricone Francesco.
Bagheria. — Speciale dott. Filippo.
PARMA. — Bazzini Paolo, Boschetti dottor Riccardo, Fresching Mario, Montiglio Giovanni, Perlino Gregorio, Righi Giulio, Truffet Alessandro, Zaccone Mario.
Busseto. — Muggia Achille.
Salsomaggiore. — Fontana dott. Mario, Zambelli Enrico Mario.
S. Ilario d'Enza. — Tugnoli Umberto.
San Lazzaro. — Bocchi Carlo.
PAVIA. — Quario Attilio, Zanivolti rag. Giovanni.
Bressana Argine. — Viola Angelo.
Garlasco. — Di Carlo Pasquale.

Lomello. — Bacchella Vittorio, Bazzani Mario, Curti Carlo, Patrucco Francesco, Sacchi Pietro.
Palestro. — Club Ciclistico Sportivo, Pelizzolo Silvio.
Rea Po. — Falzoni sac. Casimiro.
S. Biagio di Garlasco. — Ferri Emilio.
S. Maria Verna. — Meriggi Giovanni.
Sannazzaro. — Cazzani Carlo.
Torreberretti. — Amisano dott. Giovanni.
Valle Lomellina. — Canti Giuseppe, Maestri Angelo, Tornielli Santino.
Voghera. — Bidoja ing. Vittorio.
PERUGIA. — Andrei Ulisse, Borgia Mandolini Camillo.
Acquasparta. — Santini Giovanni.
Calvi. — Venuti Pancrazio.
Castel del Piano. — Meniconi Bracceschi Pio.
Gioiella. — Torrigiani Giovanni.
PESARO URBINO. - *Pesaro.* — Giorgi Giorgio.
Fano. — Marcucci Enrico, Omiccioli Aldo.
PIACENZA. — Cigala conte Alfonso.
Cortemaggiore. — Salvatori Eugenio.
Fiorenzuola. — Ottolenghi Isacco.
PISA. - *Calci.* — Tozzini Ulisse.
Caprona. — Martini Federico, Redini Umberto.
Lugnano. — Lami Giuseppe.
Volterra. — Ghezzi Gino.
PORTO MAURIZIO. - Falciola dott. Carlo.
Grimaldi. — Lorenzi Aristide.
Oneglia. — Croce Beppe Bettino, Dobson Dorothy, Stella Cecil.
San Remo. — Lonati Francesco.
Ventimiglia. — Galassini ten. Roberto.
RAVENNA. — Avena Giuseppe, Barbieri Giuseppe, Boldrini Giuseppe, Caprotti Carlo, Casarini dott. Arturo, Gobbi Calisto, Leggiardi Giuseppe, Leonardi ten. Bruto, Pecchio Mario.
Faenza. — Zanelli Quarantini conte Francesco.
Lugo. — Amadei Luigi.
REGGIO CALABRIA. — Gagliardi march. Francesco.
REGGIO EMILIA. — Appari Giovanni, Bacchi Aldo, Bertolini Arrigo, Borciani on. avvo- Alberto, Clerici Giuseppe, Fantini Alberto, Govi Primo, Lasagni Riccardo, Leoni Alfredo, Righini Guglielmo, Rossi Vincenzo, Terzi Angelo.
Castelnuovo Sotto. — Pecchini Carlo.
Luzzara. Bracchi Bindo, Domenichini dottor Giacomo.
Marmirolo. — Baccarani Adolfo.
Rubiera. — Levoni Augusto, Martini Augusto, Ruggeri Alfredo.
Villa Cavazzoli. Ferrari Prospero.
ROMA. — Alberti cav. Giovanni, Belloli dottor Egisto, Caracciolo G. duca di Castagneta, Conti Attilio, Donelli Dante, Franchi Riccardo, Giosi Luigi, Giovanelli di Noris Tullio, GRAZIOLI duch. NICOLETTA, Locatelli Carlo, Maggiorotti cav. ingegnere Andrea, magg. comandante la Brigata Ferrovieri del Genio e direttore del servizio automobilistico del Ministero della Guerra, Marangoni cav. uff. Felice, Montenovi Umberto, Mungo Antonio, Mungo Giuseppe, Rizzo Giulio, Rocchi Carotti Vincenzo, Rossetti Luigi, Ruffo Antonio principe della Scaletta.
Fiumicino. — Marchesi Enrico.
Montelibretti. - Galanti dott. Fausto.
Toscanella. — Arieti Telemaco.
Velletri. — Pellegrini Augusto.
ROVIGO. — Milani Giuseppe.
Crespino. — Scabbia Giovanni.
SALERNO. - *Nocera Inferiore.* — Cianciullo Carmine.
Olevano S. Tusciano. — Laux Giovanni.
SASSARI. — Conti Giovanni, Pirino Giovanni.
Nuoro. — Albertini Antonio.
Pozzomaggiore. — Pinna Angelo, Meloni Luigi.
Tempio. — Valentini Valentino.
Terranova. — Tamponi Arturo, Tamponi Mario.
SIENA. Bichi Ruspoli march. Alessandro.
Buonconvento. — Ciani dott. Camillo.
Colle Val d'Elsa. — Pacini Temistocle.
SONDRIO. — Bosisio rag. Guido, Buzzi Pietro, Martinelli Ugo, Minola Enrico, Palmieri prof. Francesco Saverio, Riatti Aristide, Sperotti prof. Edoardo.
TERAMO. — SPINOZZI LUISA.
TORINO. — Abrate dott. Ferruccio, Agosti Mario, Arditi Arturo, Balbis Pietro, Balestreri Umberto, Balp Alessandro, Barrera cav. Pio, Battagliotti Giovanni, Belgrano Federico, Bellosta Francesco Giuseppe, Bertoglio Emilio, Bertoglio G. B., Bianchetti Guido, Bicocca G., Bocciolone Ernesto, Bollani Giovanni, Capellino Pietro, Cappellaro Giuseppe, De Bernardi Edoardo, Del Lupo Vincenzo, Ferrero Mario, Frugoni Bruno, Galleano Francesco Mario, Gatti Luigi, Gola Giovanni, Grosso Arturo, Hohmann Federico, Maccone Umberto, Marginutti Arnaldo Paolo, Mascias Federico, Mogliatti Gualberto, Momigliano avv. Giacomo, Moro Roberto, Pavia Enrico, Pios di Rosignano conte Cesare, Poggi Luigi, Quaretta Guido, Ramassotto Giovanni, Ravelli G. B., Ravelli Luigi, Ravelli Pietro, Sciannamea Oscar, Stanzani Carlo, Tarasconi Giorgio, Tedeschi ing. Massimo, Frombotto Annibale, Unione Giornalistica Corrispondenti, Vassallo di Castiglione Alessandro, Vela Edoardo, Vigna Celestino, Zanna dott. Pietro.
Borgofranco. — Megardi dott. Giovanni.
Coluso. — Unione Ciclisti.
Caselle. Papurello Emilio, Poletti Giuseppe, Rubatto Giuseppe, Sartore Giuseppe, Viani Arturo.
Collegno. — Merlino Bartolomeo.
Gruglıasco. — Sura Marcello.
Ivrea. — Nicola dott. Alessandro, Rey Lorenzo.
Mathi. — Cinque Ugo, Giordanetti Cornelio.
Pinerolo. — Fabbre Chiaffredo.
Rivoli. — Appiotti dott. Pier Giuseppe, Boido dott. Alessandro, Bovio Giacinto, Cellone avv. Ettore, Costa Angelo, Dosi Adolfo, Goffi geom. Isidoro.
Ronco Canavese. — Basso dott. Luigi.
Venaria Reale. — Rocco Albino.
Villar Focchiardo. — Coda Sisto.
TREVISO. — Brunelli Giovanni, Coletti Ennio, Orso Vincenzo, Perissinotto Ugo, Quaglia Francesco, Springolo Giovanni.
Asolo. — Pivatto Ferdinando.
Conegliano. — Vital Augusto Giacomo.
Cornuda. — Castagna dott. Giov. Carlo, GUILLION MANGILLI MARINA.
Crocetta Trevigiana. — Casellato Elvidio, Garizzo Filippo.
Montebelluna. D'Andrea rag. Giovanni, Furlanetto Erminio, Geronazzo Giovanni, Milani Angelo, Moretti Carlo, Nardello Natale, Rinaldi nob. Pierino, Soster Giulio, Valbusa Giuseppe, Zorzi Pietro.
Negarè. — Cinel Giuseppe.
Pieve di Soligo. — Tocchetti Gian Domenico.
Tezze di Piave. — Vascellari Vincenzo Dal Fiol.
Venegazzù di Volpago. — Masobello Agostino.
Vittorio. — Costantini ing. Carlo, Pasquali Giuseppe Gino, Roncari Carlo.
UDINE. — Brisighelli Attilio, Venerus Guido.
Amaro. — Tamburlini Nicolò.
Castello di Porpetto. — Castenetto Artisio Leonida.
Cavasso Nuovo. — Fossaluzza Ettore, Mariutto Angelo.
Dogna. — Martina Leonardo.
Fagagna. — D'Orlandi Luigi.
Maniago. — Brandolisio Luigi.
Nimis. — Cuciz Antonio.
Osoppo. — Venchiarutti G. B.
Palmanova. — Miani Adolfo.
Spilimbergo. — Ciriani Giulio.
Timau. — Matiz Ottavio.
VENEZIA. Attilio Arnoldo, Biagi Pietro, Giunta Vittorio, Gmeiner rag. Giuseppe, Vedovati Amedeo.
Chioggia. Panajotti Pollione, Valtolina Romeo Narciso.
Grisolera. — Dalla Zorza Pier Luigi.
S. Donà. — Società Sportiva.
VERONA. — Begalli Aristide, Bonetti Ugo, Butturini Gino, Meneghini Aldo, Rossi Augusto, Vanti Arturo.
Castelnuovo. — Mosconi Fogaroli conte Guelmo.
Cerea. — Bonuzzi G. B.
Garda. — Beccari Gedeone, Frigo dott. Aristide.
Gazzo. — Scudellari Tito.
Isola della Scala. — Picelli Delmiro.
Lazise. — Maestrazzi Eugenio.
Legnago. — Sartorelli Silvio.
Salizzole. — Vincenti Ettore.
Sanguinetto. Betti G. B., Polettini Giuseppe Menotti, Silvestri Alessandro, Taidelli Gaetano, Zinetti Gaetano, Zuppini Giuseppe.
Villa Bartolomea. — Narciso Mario.
VICENZA. - *Noventa.* — Baricolo Lorenzo.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Capodistria.* — de Maiti Arnaldo.
Gorizia. — Amazio Felice, Fratnich Aldo.
Trieste. — Cattaruzza Umberto, Nani Arrigo Nordio prof. Attilio, Palumbo Luigi.
TRENTINO. - *Bezzecca.* — Moretti Elio.
Lavis. — Peratoner Riccardo.
Riva. — Tamanini dott. V., Zanelli ing. Durbino.
Rovereto. — Tedeschi Giovanni.
PROVINCIE DIVERSE. - *Sarajevo.* — Bidermann ing. Giuseppe.
Vienna. — Franceschi Italo.
Fiume. — Stangher Antonio.
Merano. — Cis Augusto.

Francia.

Marsiglia. — Rotoli Louis.
Nizza. — Cais di Pierlas conte Alberto.

Germania.

Berlino. — Schall Alfredo.
Braunschweig. — Pampel Büssing Hete.
Isny. — Ridolfo Osvaldo.
Schönau. — Müller dott. Hermann B.

Inghilterra.

Hopettouse. — Castretto Humpes Lucy.

Spagna.

Tortosa. — Lupi Pietro.

Svizzera.

Vattwil (Canton di S. Gallo). — Freppaz Giuseppe, Polla ing. Robert.

Africa.

Alessandria (Egitto). — Bismot avv. Arnaldo
Cairo (Egitto). — Brandani Adolfo, Froli Raoul Garozzo Umberto, Mirandoli Serafino.
Ibali (Congo). — Errera dott. Paolo.
Mogadiscio (Somalia). — Taramasso ten. Cesare

America del Nord.

STATI UNITI. - *Fall River.* — Spencer Borden J.
Messico City. — Libani Romolo.

America del Sud.

Buenos Ayres. — Martelo Josè V.
Estacao de Jaguary. — Beltrame Fioravante Brisighelli Attilio, Chiaregatto Augusto Di Grazia Rinaldo, Gioia don Ignazio, Masotti Ulisse, Mestieri Alberto, Milani Natale, Turato Mosè
Franca. — Mangieri Enrico.
Iquique. — Marrè Giuseppe.
Montevideo. — Compagnoni B. Valentino, Larghi Francesco J., Lupinacci Francesco, Oneto Alberto.
Rosario S. Fè. — Berlengieri Manuel.
S. Paulo. — Caloi Luigi, Cilento Oreste, Dhèlomme Daniel, Falcone Nicola, Guerra Augusto, Manzo Edoardo, Matarazzo Nicola, Ricci Pasquale, Uliana Felice.

Asia.

Shanghai. — Tsai Ciong Vita.
Smirne. — Alberti Hermann, Brunetti Vittorio, Couroumiotis Lucas, Demopoulos Athanasio, Giudice Oscar G., Laguello Gino, Manglis Giovanni, Manvelly Raoul, Mirale Policarpo, Pinzelli Ugo, Portelli Antonio, Primi Antonio, Ruegg Hermann, Schielin Oscar, Vasel Pietro N.

Soci annuali al 15 novembre 1904 .		N. 41 371
» » inscritti dal 15 novembre al 15 dicembre 1904		» 11
Soci annuali al 15 dicembre 1904 .		N. 41 382
Soci vitalizi al 15 novem. 1904	N. 687	
» » inscritti dal 15 novembre al 15 dicembre 1904 »	13	» 700
Totale dei soci al 15 dicembre 1904		**N. 42 082**
Soci annuali nuovi inscritti al 15 dicembre 1904 per l'anno 1905 . .		N. 873

Ufficio di redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Direttore: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

10625 - Capriolo e Massimino - Milano
Via Francesco Guicciardini, N. 5.

ANNO XI - N. 2. GRATIS AI SOCI DEL TOURING FEBBRAIO 1905.

-VI- ET-MENTE
RIVISTA MENSILE DEL TOURING C. I.
Sede Sociale, Via Monte Napoleone, 14
Telefono N. 18-50

PAGAMENTO DELLA QUOTA ANNUALE

Si rammenta ai soci che

entro il 15 gennaio

doveva venire pagata la

quota per il 1905

che è di

L. 6 —

per i soci dimoranti nel regno. I soci dimoranti fuori del regno dovranno invece inviare

L. 8 —

e cioè L. 2 in più della predetta quota di L. 6 per sopperire alle maggiori spese postali per invio delle pubblicazioni all'estero.

* * *

Più di 30 000 soci hanno versata alla Tesoreria la quota d'associazione nel termine stabilito dallo Statuto sociale, e il Touring è ad essi vivamente grato, perchè agevolano in modo notevole il lavoro amministrativo.

* * *

Per dar possibilità ai ritardatari — che per dimenticanza non hanno ancora adempiuto al loro obbligo verso l'Associazione — di mettersi in regola colla Cassa sociale, **la Direzione Generale del Touring ha deliberato che la soprattassa di L. 0,20 pei soci di Milano e di L. 0,55 per quelli del resto d'Italia e dell'estero, sia applicata a partire dal 1° marzo prossimo venturo.**

Si pregano perciò i soci di sollecitare il versamento e approfittare della larghezza accordata entro il termine suaccennato, che è improrogabile.

* * *

Il miglior modo per effettuare il pagamento della quota individuale è quello d'indirizzare alla Direzione Generale del T. C. I. (Via Monte Napoleone, 14 - Milano), cartolina vaglia di L. 6 (o, rispettivamente, vaglia internazionale di L. 8) **indicando sul talloncino e non altrove, semplicemente l'importo, il nome, cognome, indirizzo ben chiaro e parole "per quota 1905."** Si prega di scrivere il proprio nome in modo leggibile.

* * *

Al ricevimento dell'importo l'Amministrazione invierà ai soci, colla ricevuta di versamento, il talloncino color arancio da applicare sulle tessere per renderle valide pel 1905.

I FESTEGGIAMENTI DI MAGGIO
per il decennio del Touring

La data.

La data dei festeggiamenti è definitivamente stabilita per i giorni 27, 28 e 29 maggio prossimo, sabato, domenica e lunedì.

Congresso e Convegno.

Nel numero di gennaio abbiamo esposto i temi che verranno trattati nel Congresso nazionale da illustri competenti.

Diamo ora notizie del Convegno turistico generale.

Un convegno generale a Milano? Ma il segreto del successo dei convegni sta quasi tutto nella entusiastica partecipazione del popolo alla festa, e se questo è facile in provincia dove tali avvenimenti bastano ad assorbire per un giorno tutta l'attenzione e la vita cittadina, è arduo sperarlo nelle grandi città dove gli affari, il progresso, lo scetticismo distraggono o fanno indifferenti le masse di fronte a manifestazioni di simil genere. Questo pensano con poca conoscenza molti. E questo non è vero.

Lo *sport* è in tutta la grande anima delle grandi città.

E poi Milano ha una grande anima generosa! Noi già sentiamo gli entusiasmi di quei giorni e di quelle sere, quando nel fragore della vita e nella massa ondeggiante della folla si confonderanno i nomi delle città rappresentate d'Italia tutta, la gran madre che si raccoglierà nelle braccia della figlia industre, animosa sulla via del lavoro, del progresso, della civiltà.

L'adunata dei volontari.
L'inaugurazione del poligono di Boldinasco.

Al convegno darà lustro e alto sinificato patrio l'*adunata nazionale dei Volontari ciclisti e automobilisti*.

Essa deve assumere proporzioni grandiose.

Oggi sono già molti i battaglioni costituiti o in formazione, ed hanno tutti promesso l'intervento alla riunione di Milano, dove non saranno richieste prove tattiche o strategiche, bensì degli esperimenti di capacità e di genialità nell'accomunare l'esercizio del ciclismo e del motorismo con quello delle armi.

Concorsi dunque di praticità e gare di tiro collettivo, si svolgeranno prestamente e vivacemente nel superbo nuovo poligono di Boldinasco, che la Società Milanese inaugurerà appunto in quella occasione in forma ufficiale.

Ogni battaglione dovrà convenire con una forte rappresentanza ciclistica, con un plotone di motociclisti, e con il seguito di uno o più automobili pel munizionamento.

Dovrà preparare una squadriglia di tiratori possibilmente praticanti parte la bicicletta e parte la motocicletta e molto

bene addestrati al tiro in relazione col mezzo di locomozione posseduto.

Il concorso di praticità si svolgerà sul grande piazzale del poligono, e simultaneo al tiro collettivo che sarà effettuato contemporaneamente da tutte le rappresentanze nelle 36 linee del poligono stesso.

La sfilata.

Chiusa questa parte del programma, riservata ai volontari, questi in colonna e in battaglioni muoveranno su Milano. (Boldinasco dista dal Parco circa 2 chm. e mezzo). Sul viale del Sempione, all'ombra, saranno ordinate tutte le associazioni intervenute e di lì la sfilata avrà inizio per svolgersi nel parco e in piazza Elittica, sottopassando prima l'arco del Sempione, e poi il castello Sforzesco.

Nè altro aggiungiamo per ora, riservandoci di dare in marzo il programma completo dei concorsi, dei premi di gran numero e di gran valore, dei distintivi che saranno gioielli d'arte, delle medaglie commemorative e di tutta quella collezione di doni e di ricordi che faranno questa riunione fastosa anche nella storia della numismatica sportiva.

Strada del Sempione presso il villaggio omonimo.

La gita nazionale al traforo del Sempione.

Pel maggio prossimo l'ultimo diaframma sarà caduto e sarà aperta questa nuova via del grande commercio internazionale.

Il Touring che le bellezze della patria e le grandiose opere del genio e del lavoro italiano ha illustrato con amore e con perseveranza degne del nuovo còmpito è, e deve essere, la prima associazione che conduce i propri affiliati a partecipare a tale festa del progresso nazionale e ad ammirare l'opera ciclopica e importantissima nelle comunicazioni terrestri.

E con tanto maggiore entusiasmo il T. prepara l'organizzazione di tale gita perchè essa offre anche godimento di bellezze panoramiche celebri in Italia. La Brianza, il Varesotto, il Lago Maggiore, Fondo Tocc, il Sempione; ecco un canto d'Italia che è tutto uno splendore gaio di bellezza e di vita.

La gita sarà organizzata in cinque grandi carovane:

Ciclistica, motociclistica, cicloferroviaria, ferroviaria e automobilistica.

L'itinerario *pei ciclisti e motociclisti* è il seguente Milano–Varese–Laveno–Pallanza–Domodossola–Iselle–Domodossola, con prima colazione a Varese, seconda colazione con cestini su prato a Preglia, banchetto a Domodossola, e traversata del Lago Maggiore in grandi piroscafi speciali.

La carovana *ciclo-ferroviaria* compirà il tratto Milano-Varese in treno speciale elettrico, indi si riunirà alla carovana ciclistica.

La carovana *ferroviaria* compirà in treno speciale il percorso Milano–Varese–Laveno; da Laveno a Baveno si effettuerà la traversata del Lago con gli stessi grandi piroscafi che trasporteranno ciclisti e motociclisti; indi da Baveno a Domodossola con treno speciale e da Domo a Iselle e ritorno con treni di servizio della linea.

Gli *automobilisti* seguiranno l'itinerario Milano–Novara–Orta–Domo–Iselle–Domo.

A Iselle, mentre la spettabile impresa Brandau ha accordato la visita dei cantieri, verranno organizzati, compatibilmente con le condizioni del tunnell, dei treni di servizio di escursione in galleria.

A Domo, la sera, avranno luogo il grande banchetto dei gitanti con festeggiamenti caratteristici delle regioni, quali concorso di falò sulle montagne, ecc.

E festeggiamenti grandiosi si stanno pure organizzando a Varese, ad Iselle, ad Orta e in tutte le principali località attraversate.

A Domo verranno organizzati pei giorni seguenti, a cura delle Associazioni locali, delle gite nella Valle dell'Ossola, al Lago d'Orta, ecc.; saranno pure disposti, la sera del lunedì, dei treni speciali di ritorno a Novara e a Milano pei più affrettati.

La tassa d'inscrizione è di:

Lire otto pei ciclisti e motociclisti, con diritto a prima colazione a Varese, colazione con cestini a Preglia, banchetto a Domodossola, fotografia ricordo, splendido distintivo a smalto, medaglia commemorativa di conio speciale per carovana, traversata del Lago, visita ai cantieri e alle gallerie, facilitazioni e doni delle Associazioni, ecc.

Lire dieci per gli automobilisti, con diritto a distintivo, targhetta, fotografia, facilitazioni e banchetto a Domodossola.

Lire dodici per la carovana ciclo-ferroviaria, coi diritti come sopra, oltre al treno speciale Milano–Varese e al trasporto della bicicletta.

Lire quindici per la carovana ferroviaria, con diritto al distintivo, medaglia, fotografia, facilitazioni, come sopra, colazione in cestino, banchetto a Domodossola, treno speciale Milano-Varese-Laveno, piroscafo speciale Laveno–Baveno, treno speciale Baveno–Domodossola e treno di servizio Domodossola–Iselle.

Medaglia commemorativa speciale a società e capisquadra.

Le facilitazioni.

Non v'ha d'uopo di affermarlo, la Commissione preposta all'ordinamento di tali grandiose organizzazioni, sarà soprattutto sollecita di ottenere per il socio facilitazioni e ribassi, sulle ferrovie, nei principali negozi, negli alberghi, nei grandi ristoranti, nei teatri, così da rendere facile e grato l'avvento a Milano, e da rendere memorabile nella vita di ciascun nostro socio questa grandiosa festa della fraternità italiana nel nome del Touring.

Tutti a Milano nel maggio 1905!

Comitato nazionale "Volontari Ciclisti-Automobilisti" V. C. A.

La riunione del Comitato.

Il giorno 8, nella sede del Touring, si è riunito il Comitato nazionale « Volontari Ciclisti Automobilisti ». Erano presenti i deputati on. Albasini, Bonardi, Calissano, Mira, il colonnello Chiarla (direttore dell'esperimento ciclistico del Garda), il maggiore Maggiorotti (delegato del Ministero della guerra all'automobilitazione), i capitani Beruto, Guglielmotti e Natali, il signor Begalli Aristide (presidente del plotone ciclisti tiratori e dell'Audax di Verona), il professore Brombin (direttore del battaglione volontari di Padova), l'avv. Garelli (presidente del Comitato volontari di Novara), il sig. Roberto Magnani (direttore del battaglione volontari di Bergamo), il nob. Camillo Martinoni (presidente dell'automobilitazione di Brescia), l'avv. Giovanni Negro (presidente dell'Audax di Torino), il signor Rocchi (presidente dell'Audax di Brescia), i signori Cozzi, Noci, Moiso, De Lama (della presidenza della Società di tiro di Milano), il cav. Candiani, il dott. Guastalla, del Consiglio del Touring; il tenente colonnello Barutta, il comm. Johnson, il cav. ing. Riva, il cav. Vigliardi e il sig. Zaffaroni, della direzione generale del T. C. I.

Mandarono adesione di solidarietà: il prof. Abba, il senatore Ascoli, il capitano Angherà, l'on. Brunialti, l'on. Massimini, il marchese Ferrero di Ventimiglia (presidente del C. A. d'I. di Torino), il conte De Lazzara (presidente dell'U. A. V.), il sig. Cantelli (per i volontari di Sondrio), il cav. Sandoni (per quelli di Bologna), l'on. Lucchini commendatore Luigi, il sen. Giuseppe Vigoni, il senatore Todaro presidente della Federazione ginnastica italiana.

Presiedeva l'on. Bonardi. Si ricordarono l'esperimento ciclistico di difesa del Garda e l'esperimento di « automobilitazione » ideati, organizzati e diretti dal colonnello Chiarla, dal maggiore Maggiorotti, da Arturo Mercanti, dal nob. Martinoni, il capitano Angherà tutti dell'attuale Comitato: esperimenti dai quali si è con grande efficacia propagata per l'Italia l'iniziativa dei volontari.

Si ricordò anche il voto del Congresso nazionale di Brescia chiedente al Touring, già tanto benemerito della nobile causa, l'appoggio della sua potente organizzazione alla iniziativa.

Avuta relazione dall'ing. cav. Alberto Riva dell'intervista avuta in Roma con S. E. il Ministro della guerra e poi coi rappresentanti la Direzione e il Comitato Audax, si è preso atto degli studi completi presentati dal colonnello Chiarla, dal maggiore Maggiorotti, dal capitano Guglielmotti e dal prof. Brombin, non che di quelli pubblicati sulla *Rivista* del Touring, e della costituzione di Comitati locali, secondo gli intendimenti del Comitato nazionale, in Padova, Bergamo, Novara, Brescia, Milano, Bologna, Parma, Sondrio, Ancona, Firenze, Ferrara, Lecco, Lodi, Verona, Pisa, Spezia, Palermo, e di pratiche analoghe in numerose altre località.

Indi, dopo ampia discussione, affermato il carattere eminentemente civile della novella istituzione alla quale i militari porteranno il contributo della competenza tecnica, e affermato debba il Comitato nazionale pensare sia a promuovere un'azione parlamentare legislativa, sia a regolare l'organizzazione nei varî centri, vennero votati all'unanimità i seguenti ordini del giorno:

« Il Comitato passa alla nomina delle cariche e dà mandato alla presidenza che verrà nominata, di aggregarsi quelle Società e quelle persone che aderiscono al suo programma.

« Il Comitato, su relazione fatta dal cav. ing. Alberto Riva in merito alla lettera della Direzione dell'Audax, appoggiando gli intendimenti che hanno inspirato il Comitato dell'Audax nelle proposte avanzate, delega alla propria presidenza le opportune pratiche per un eventuale accordo definitivo ».

La presidenza venne per acclamazione nominata nelle persone dell'on. comm. avv. Massimo Bonardi, *presidente;* colonnello cav. Ernesto Chiarla e cav. ing. Alberto Riva (vice direttore generale del Touring), *vice presidenti;* Arturo Mercanti, *segretario.*

La presidenza, seduta stante, si è aggregata il presidente dell'Automobile Club d'Italia marchese senatore Ginori e il rappresentante della presidenza del Tiro a Segno di Milano e il maggiore cav. ing. Andrea Maggiorotti.

* * *

In omaggio al voto del Comitato Nazionale, la sua Presidenza ha concordato un convegno con i delegati del Comitato Audax in Roma per il 3 febbraio, ed ha coordinato tutti gli studi pregevoli presentati dai singoli membri in un unico schema di norme per la costituzione, l'ordinamento e la funzione del corpo dei Volontari Ciclisti Automobilisti, schema che verrà diramato fra breve.

Gruppo di volontari di Padova.

* * *

S. E. il ministro Pedotti, alla partecipazione datagli dei voti del Comitato, ha risposto con lettera 25 gennaio nella quale esprime il suo vero compiacimento pei propositi dimostrati e si augura potere quanto prima avviare pratiche col Ministero per una soluzione concreta e stabile delle questioni attinenti all'organizzazione dei riparti ciclisti ed automobilisti volontari.

Ancona.

In una sala del municipio vi è stata un'adunanza del comitato anconetano per la costituzione di un battaglione ciclisti.

Il sindaco cav. Felici riassunse le pratiche finora fatte per la formazione in Ancona di un comitato che promuova la costituzione del battaglione di volontari per la difesa della patria, pratiche iniziate dalla locale società di tiro a segno, ed espose lo scopo di tale istituzione invitando i presenti a costituire il Comitato definitivo ed iniziare i lavori per l'attuazione del progetto.

Dopo qualche discussione sull'indirizzo generale da seguire per la formazione del battaglione, i convenuti approvarono il seguente ordine del giorno:

" I presenti plaudono all'iniziativa della Società di tiro a segno nazionale di Ancona per la formazione di un battaglione di volontari ciclisti e dichiarano di costituirsi in Comitato Anconitano e dànno incarico ad una Commissione esecutiva di undici membri di formulare uno schema di regolamento da sottoporsi all'approvazione del Comitato ".

Detto Comitato riesce composto dai signori: cav. avv. Alfredo Felici sindaco di Ancona, generale comandante la divisione militare di Ancona, comm. Carlo Moroder presidente della Deputazione provinciale, comm. Raffaele Jona presidente della Camera di Commercio, marchese cav. Giovanni Ancoretti, presidente della Società tiro a segno, presidente della società Sport, Angiolani Oddo, Beducci Umberto, Borgeretti Ugo, Cagnucci Galbino, Carletti Ferruccio, Favalli cap. Giulio Cesare, Fuà cav. Geremia, Giustiniani tenente Paolo, Jona Riccardo, Marchetti tenente colonnello Virgilio

Giuseppe, Marro G. B., Memè Mariani, Mulacchi Corrado, Paradisi cav. avv. prof. Augusto, Picciola cavalier prof. Giuseppe, Ninchi Attilio, Ninchi avv. Gualtiero, Notari cav. ten. Alfredo, Vignini avv. Rinaldo.

Procedutosi alla nomina dei componenti la Commissione esecutiva, sono chiamati a farne parte i signori: marchese Accoretti, Angiolani, Beducci, Cagnucci, Carletti, Faralli, Fuà, Giustiniani, Iona, Notari e Picciola.

Bologna.

Il giorno 15 u. s. ha avuto luogo, per la costituzione del Comitato di Bologna dei volontari ciclisti ed automobilisti, un'adunanza che riuscì ancora superiore all'aspettativa, che pure era grande.

Presiedeva l'importante riunione il cav. Carlo Sandoni, il quale a nome del Touring Club e del Comitato nazionale, vivamente ringraziò gli intervenuti; e quindi con forbito e conciso discorso espose gli scopi educativi e patriottici dell'iniziativa, e spiegò come questa prenda il maggior sviluppo in ogni parte d'Italia e come anche a Bologna debba essere accolta con favore. Ricordò l'appoggio del Ministro della Guerra ed il lavoro importante compiuto.

L'avv. Roffeni-Tiraferri ebbe calde ed applaudite parole di plauso al Touring; ed a nome della Società del Tiro a Segno disse di essere pronto a favorire la miglior riuscita dell'impresa.

Il signor Berti ed il cav. Cassarini domandarono spiegazioni per il servizio automobilistico. Ad essi rispose il presidente Sandoni ed anche con preciso discorso il capitano Berretta, maggiormente illustrando lo scopo nobilissimo dell'idea e la sua utile praticità. Parlarono anche l'avv. Modena e il signor Roversi, e quindi a voti unanimi venne approvato il seguente ordine del giorno:

" Gli aderenti al Comitato di Bologna pei Volontari Ciclisti ed Automobilisti, riuniti in assemblea il 15 gennaio 1905, plaudendo agli scopi educativi e patriottici del Touring Club, che già ispirarono il primo esperimento di servizio alla patria compiuto nel 1901 a Bologna da duemila turisti con prove di tiro, scherma, nuoto, di trasporto feriti e di messaggi staffette, la marcia ai luoghi resi sacri dalle guerre dell'indipendenza, ed i più completi esperimenti di Brescia nello scorso anno; affermando il concetto che i battaglioni Volontari Ciclisti Automobilisti debbano avere carattere civile di scuola delle discipline militari, affine di formare giovani forti e pronti non solo a prestar servizio per la difesa nazionale, ma anche ad offrire sempre l'opera loro in ogni circostanza di pubbliche calamità; dichiarano costituito il Comitato bolognese, e dànno incarico alla Commissione direttiva di voler costituire il battaglione con norme precise, stabilite d'accordo col Comitato Nazionale ed in conformità agli indicati intendimenti ".

Approvato l'ordine del giorno, e prima che venisse chiusa l'adunanza, l'avv. Agostino Pedrazzi ebbe parole di plauso pel Consolato di Bologna che fu il primo ad organizzare, nell'ambiente turistico, esperimenti pratici di servizio alla patria ed il discorso del Pedrazzi suscitò i più vivi applausi dei presenti.

La Commissione direttiva del Comitato è poi stata composta dai signori cav. Carlo Sandoni presidente, capitano Gaetano Beretta comandante, avv. Roffeni-Tiraferri pel Tiro a segno, marchese G. Tanari per la scherma, avv. Modena per la ginnastica, cav. Cassarini per gli automobilisti, Berti per i motociclettisti, dottor Moreschi per la sanità, tenente Fabbri, Cesare Negroni segretari, Filippo Buldrini cassiere-economo.

Il Comitato si metterà subito all'opera per la migliore costituzione del battaglione.

Brescia.

Le rappresentanze sportive di Brescia, Touring, Audax, *Settimana automobilistica,* Tiro a segno, Forza e Costanza si sono costituite di pieno accordo in Comitato provvisorio, e con circolare dello scorso gennaio, affermando implicitamente l'adesione al Comitato Nazionale di Milano, hanno indetta un'adunanza per la costituzione del Comitato definitivo.

Como.

Il 14 gennaio si tenne un'adunanza nella quale il comitato si è dichiarato costituito come segue: cav. uff. avv. Lazzaro Pagani, sindaco; col. cav. Marco Calderara; magg. cav. Albert, direttore tiro a segno; Masciadri dott. Miro, presidente S. C. C.; Taroni Ernesto, corrispondente Audax; Astolfi Carlo, presidente Tiro a a segno; ing. Piero Ponci, capoconsole T. C. I.; rag. Oreste Veronelli, direttore sezione motociclisti; Mariani Edoardo; Mongini dott. Marco; Preda Alessandro, console; rag. Giov. De Col, console; rag. Eugenio Rosasco.

Nella stessa riunione si è stabilita la sede nella Società Ciclistica Comense, e di " aderire completamente al Comitato nazionale in Milano ".

Ferrara.

La Unione Ciclistica si è fatta promotrice dell'organizzazione dei volontari ciclisti ed automobilisti, ed è già molto avanti nel suo lavoro; e speriamo di poter dare presto maggiori particolari.

Torino.

Anche Torino, per iniziativa della Società del Tiro a segno, ha il Comitato promotore di un battaglione, il quale nel maggio prossimo dovrà sfilare a Milano, partecipando alla rivista che sarà organizzata in occasione del primo decennio del Touring C. I.

Presidente del Comitato torinese è il sindaco senatore Frola, il quale ha voluto dare il completo appoggio all'iniziativa di alcuni *sportsmen,* interessandosi in modo speciale, perchè la novella istituzione abbia a riportare completo successo, rispondendo pienamente allo scopo per cui viene promossa.

Il senatore Frola ha chiamato a far parte del Comitato promotore i seguenti signori: cav. Durelli, cav. Rostain, avv. Negro, dott. Monti, senatore Mosso, avv. Rama, conte Verdun di Cantogno, marchese Ferrero di Ventimiglia, nobile Chiroli, E. Florio, maggiore De Bernardi, Balloira, cav. Caimi, Giannuzzi-Savelli, conte Roberto Biscaretti, on. Teofilo Rossi, prof. Ambrosini, Dalmasso, Salengo ed i pubblicisti Gustavo Verona, avv. Abate-Daga, Moggi e Candiani. Il 27 u. s. il Comitato si riunì nella sala delle Congregazioni del palazzo Municipale.

Il sindaco senatore Frola, spiegò lo scopo della riunione, indicando il programma che il Comitato dovrà seguire per istituire, svolgere e coordinare la nuova istituzione.

Il cav. Durelli ricordò quanto finora si è fatto in Italia in materia di battaglioni di ciclisti volontari, riferendo sui progetti del Comitato centrale, avendo avuto, a tale scopo, un abboccamento

Gruppo di volontarî di Verona.

con i promotori del primo esperimento bresciano, colonnello Chiarla e rag. Mercanti, venuti appositamente a Torino.

Fu stabilito di delegare l'avv. Negro a rappresentare il Comitato torinese, di raccogliere presso la Società del Tiro a segno (al Martinetto) le iscrizioni degli aderenti al battaglione piemontese, e venne inviato un telegramma al Comitato nazionale in Milano, annunciando la definitiva costituzione del Comitato torinese.

In linea generale il Comitato torinese ha deciso che il Comitato nazionale debba dare il nome, suggerire lo scopo, indicare l'indirizzo ai battaglioni regionali, ma che questi dovranno agire con assoluta e completa indipendenza.

Uno scopo essenzialmente civile avranno questi battaglioni, i quali sussidiariamente potranno pure completare il programma militare. A segretario del Comitato venne nominato l'avv. Rama.

Udine.

D'iniziativa del nostro egregio capoconsole sig. De Pauli G. B. e dell'avv. Baldissera presidente della Unione Velocipedistica Udinese, insieme alla presidenza del Tiro a segno, si è costituito anche in Udine il Comitato V. C. A., federato col Comitato Nazionale.

Verona.

Anche a Verona, come nelle principali città d'Italia, si è costituito un Comitato per l'istituzione dei volontari ciclisti. Tale comitato ha data la sua adesione al Comitato nazionale di Milano, per la formazione del battaglione volontari ciclisti tiratori.

Le iscrizioni si ricevono presso la sede del Comitato, via Garibaldi (palazzo Neville), n. 5 (sede della Società del Tiro a segno).

Domenica 29, alle ore 14, nel Campo della Fiera vennero formati i quadri ed impartite ai comandanti le prime nozioni.

Il primo esperimento tattico avrà luogo nel p. v. marzo.

Il Comitato è così composto:

Rinaldi cav. Gedeone, presidente Tiro a segno di Verona; Finato avv. cav. Teodorico, segretario Tiro a segno di Verona; Bellini Carnesali cav. Luigi, capo console Touring Club; Cremona Silvio, presidente Veloce Club Verona; Begalli Aristide, vice presidente Unione Ciclistica Veronese; De Sesso Fortunato, segretario Unione Ciclistica Veronese; Ravizza Tullio, consigliere Unione Ciclistica Veronese.

VALLE VIGEZZO

La ferrovia, testè inauguratasi, Arona-Domodossola, e la prossima apertura del Sempione, richiameranno notevolmente l'attenzione ed il concorso dei forestieri sulla valle dell'Ossola. Più esattamente si dovrebbe dire *le valli dell' Ossola;* perchè infatti numerose sono le valli, pittoresche e grandiose, formate dal corso del Toce, e da quelli dei suoi confluenti di destra e sinistra: quali la Valle Anzasca, Vall'Antrona, Val Bognanco, Val Vigezzo, Val Divedro, Vall'Antigorio, Val Formazza.

Non potendo parlare di tutte queste vallate (che, se fossero nella Svizzera, sarebbero già da molti anni state trasformate in miniere d'oro), ci limitiamo per questa volta a parlare d'una di esse.

La valle Vigezzo, nell'alta Ossola, è bella di una bellezza tutta grazia, ridente, di schietto carattere prealpino,

Craveggia.

con le verdi praterie popolate di casolari e di villaggi e le amene montagne coperte da fitte foreste di pini, quercie, pioppi secolari, di inestimabile valore. Questa valle incantevole non ha rivali, nè pure in quella Engadina tanto decantata.

Da Druogno ad occidente, fino al confine svizzero al di là di Re, la valle offre panorami splendidi, sui quali l'occhio ammirato mai si stanca di posare.

Ha l'aspetto di un gran bacino elicoidale, misura 10 chilometri di lunghezza, per una larghezza che raggiunge i 1700 metri, ed è limitata al nord dai monti Mater, Colma di Toceno, Sassone, Ziccher e Costa di Faedo; ad occidente dalla stretta di Gagnone, ad oriente da quella di Mallione, ed a sud dal Pizzo Ragno, dai monti della Costa di Fracchia, dal Groppone e dal Grifone.

Ha un'altezza media sul livello del mare di metri 900 circa.

Vi si accede da oriente e da occidente; da oriente per mezzo di una bella strada carrozzabile partente da Domodossola, con un percorso di 18 chilometri; da occidente per la strada della valle Canobbina, aspra, selvaggia in molti punti, ma non priva di poesia. Il percorso di questa strada è di 28 chilometri.

Nel corrente anno certo potrà inaugurarsi una terza importantissima strada, la quale da Locarno per le Centovalli si unisce a quella della valle Canobbina a Malesco. Il tratto percorrente il territorio svizzero è già da anni ultimato e, *more solito*, l'Italia, o meglio la provincia di Novara, è andata nella costruzione a passo di lumaca.

La valle ha un clima relativamente molto mite, l'aere purissimo, ignote le nebbie ed anche nelle più rigide giornate invernali, quando la neve alta ricopre il bell'altopiano, il sole v'irradia i benefici suoi raggi.

La popolazione è di circa seimila abitanti, riunita in molti villaggi graziosissimi, lindi, quasi eleganti nella semplicità loro, e cioè: Crana, Toceno, Santa Maria Maggiore (che ne è la capitale), Buttogno, Prestinone, Malesco, Vocogno, Craveggia, Zornasco, Druogno, Villette, Re, Dissimo.

Il benessere, anzi la ricchezza, vi regna e lo provano le molteplici, ricche opere pie, le numerosissime eleganti ville e villette, proprietà in gran parte di operai arricchitisi all'estero, gli ufficî e le scuole comunali, e più di tutto le ingentissime somme depositatevi alle casse postali di risparmio.

I patrimonî privati eccedenti le due e trecento mila lire si contano a decine; nè mancano i milionari, quali i Borgnis, i Mellerio, gioiellieri parigini, i Barbieri, fumisti,pure a Parigi.

Le scuole vi sono numerose, ben tenute, tanto che la percentuale di illetterati è nella valle minima.

A Santa Maria Maggiore vi è perfino una Scuola di belle arti, fondata da un pittore: Valentini-Rossetti.

Tutti i comuni hanno impianti d'acqua potabile e la illuminazione elettrica.

La ricchezza non è solo privata, ma pur anche pubblica. I comuni possiedono grandi estensioni di pascoli e boschi, che loro procurano ingenti redditi, tanto che nella valle non si pagano tasse comunali. Alcuni comuni poi, quali Toceno, Malesco e Craveggia, possiedono valori enormi in boschi e parte delle loro rendite impiegano nella costruzione di mulattiere, di capanne e stalle sui monti, per uso comune e permettono il gratuito pascolo e la raccolta del fieno in grandi zone erbose, dove non può giungere il bestiame, non che il taglio

Druogno dalla strada per S. Maria Maggiore.

della legna. La valle ha una completa e comodissima rete stradale, che non ha l'uguale, interamente costruita con le risorse proprie, senza bisogni di sussidî dalla provincia e dallo Stato.

Chiesa di Vocogno.

Malesco, il più ricco comune della valle, ha quarantamila lire di rendita patrimoniale con una popolazione di seicento abitanti; ha un'opera pia con venticinquemila lire di reddito, uno spedale, un pubblico lavatoio splendido, un asilo infantile e scuole da fare invidia ad alcune città di provincia.

Quasi tutto ciò non bastasse, alcuni anni or sono, un ricco signore del luogo, il dottor Pollini, uomo di alta cultura ma di carattere bizzarro, legava l'intero suo patrimonio, ammontante ad oltre quattrocentomila lire, al comune, con lo strano obbligo che le rendite tutte debbano accumularsi per trecento anni.

Trascorso tale termine, dovrà il capitale enorme essere erogato come segue:

1°. Nella erezione in Malesco del più grande tempio della cristianità;

2°. Nella istituzione di condotte mediche in tutta la valle, con lautissimi stipendi ai titolari;

3°. Nella erezione di grandi fabbricati per ospedali, scuole, ecc.;

4°. Nella istituzione di grandi industrie montane, tali da dare lavoro a tutta la valle.

Amministratore della grande Istituzione dovrà essere un discendente diretto dei Pollini, con uno stipendio di *trecentomila lire annue*. Un bell'originale in verità quel dottore!

Il commendatore Peretti, generale in posizione ausiliaria, nativo della valle, a cui debbo questi appunti, mi diceva che ben difficilmente il periodo dei trecento anni trascorrerà, senza che si ottenga di destinare le rendite a beneficio della valle.

* * *

La valle ha dato i natali a molte illustrazioni dell'arte, della scienza e dell'industria.

Di Santa Maria sono i Cavalli, i Borgnis, i Peretti. Appartiene alla famiglia Cavalli il sostituto procuratore generale presso la Corte di Cassazione di Torino, a quella dei Peretti il generale. Quella dei Borgnis vanta gli arcimilionari banchieri di Francoforte.

Piazza di Re.

A Crana nacque Giovanni Paolo Feminis, l'inventore dell'acqua di Colonia, e di Crana pure fu Giovanni Maria Farina di lui successore nella industria.

Craveggia dette i natali a due illustri pittori, Carlo Mellerio vissuto nel 1600 e G. M. Borgnis dal 1701 al 1761. A Buttogno nacque un altro valente pittore, il Lorenzo Peretti; a Malesco il Sotta.

Ricchissime di pregevoli opere d'arte sono le varie chiese e specialmente quella di Craveggia, in cui si ammirano un Morazzone, 14 quadretti su rame del fiammingo Francesco Franck ed alcuni messali d'alto valore.

Nell'oratorio di San Bernardino in Malesco — un vero gioiello — notevoli sono una *Deposizione* di Bartolomeo Romano e gli affreschi del Torricelli, di sapore tiepolesco.

Croce antica a S. Maria Maggiore.

Anche per il mineralogo la valle Vigezzo è interessante. All'alpe Scaredi sopra Malesco trovasi un giacimento di marmo bianco non inferiore a quello di Carrara; vene di quarzo aurifero si rinvengono nel territorio di Finero; un

filone di caolino possiede la Pioda di Crana; il Sordelli, il Taramelli ed il Corti hanno illustrato il berillo e la calamite di Craveggia, nonchè le stupende filliti dell'argilla smetica di Re.

Nel territorio di Craveggia sgorgano due sorgenti minerali, una ferruginosa nel vallone detto la Vasca, l'altra importantissima, solfato-iodica, in vetta alla valle Dusernone, con uno stabilimento di cura, a cui comodamente si accede dal territorio svizzero. Da Craveggia allo stabilimento in-

Bivio fra S. Maria Maggiore e Toceno.

vece non vi ha strada carrozzabile, ma una mulattiera molto faticosa; si impiegano non meno di cinque ore di cammino. Lo stabilimento, proprietà del comune, è molto mal tenuto e quindi non frequentato.

*
* *

Anche storicamente la valle Vigezzo è interessante.

Fieri, amanti di libertà, tenaci, gli abitanti della incantevole valle mai soffersero giogo di feudatarî.

I Romani la occuparono ed il dottor Pollini, già citato, assevera in un suo studio che una torre tutt'ora esistente nella via Trabucchi in Malesco è di origine romana.

Fino al XV secolo la valle si resse con statuti proprî, dei quali il dottor Pollini, nella sua bellissima opera: *Notizie storiche, statuti antichi, documenti di antichità romane di Malesco* (editore Carlo Clausen, Torino, 1896), ha dato una interessante raccolta.

S. Maria Maggiore.

Invasa nel XV secolo da orde di fuorusciti tutto saccheggianti, nella impotenza a difendersi, la valle faceva spontanea dedizione ai Visconti, con che medesimi dovessero integralmente rispettarne statuti ed immunità comunali e liberarla dalle orde saccheggiatrici.

Esterno della chiesa di Zornasco.

E il patto venne anche dagli Sforza, successi ai Visconti, mantenuto. Durante la dominazione spagnuola d'infausta memoria (1535-1705) e quella dell'Austria, la valle Vigezzo seguì le sorti di tutta l'Ossola, mantenendo però sempre inalterati gli statuti e le immunità sue, che vennero anche rispettate da Carlo Emanuele II di Savoia. Napoleone I, il grande livellatore, tolse ai Vigezzini gli antichi loro diritti e li sottopose alle leggi comuni.

*
* *

Chiudo questi miei cenni con un augurio e cioè che il grandioso progetto di una ferrovia elettrica da Domodossola a Locarno, attraverso la valle Vigezzo e le Centovalli, possa essere un fatto compiuto fra non molto; e che a Santa Maria Maggiore sorga un grande albergo con tutto il moderno *comfort*.

Il commendatore Peretti mi assicurava che una società stava costituendosi all'uopo con un capitale di parecchi milioni.

GIOVANNI BORELLA.

Fotografie.

Le vignette che adornano questo articolo sono tolte da splendide fotografie del socio signor Stefano Krentzlin di Milano, che ottenne la prima medaglia d'argento nel concorso fotografico indetto dal Touring nel 1902 (veggasi *Rivista* del dicembre 1902). Quanto saremmo soddisfatti se potessimo abbellire ogni articolo descrittivo, da pubblicarsi nella *Rivista*, con così belle fotografie!

NOTE FOTOGRAFICHE

Distacco, rovesciamento e ingrandimento della pellicola dei negativi.

Il metodo generalmente impiegato pel distacco della pellicola dai negativi, consiste anzitutto nell'indurire la pellicola colla formalina e in seguito produrre il distacco per mezzo dell'acido fluoridrico. Questo metodo presenta diversi inconvenienti: prima di tutto bisogna ricorrere alla formalina, che ha un odore irritante e riesce dannosa agli occhi. Inoltre l'azione della formalina non impedisce una parziale dilatazione della pellicola, tosto s'immerge nel bagno acido, che deve produrre il sollevamento, ed infine l'acido fluoridrico, che s'impiega, deve essere maneggiato e conservato con speciali precauzioni. Il metodo che impiego è più economico e sicuro e non richiede l'uso di prodotti nocivi.

Lo descrivo in una maniera dettagliata, facendo rimarcare i punti importanti per la riuscita.

Questo metodo si fonda sull'impiego dell'allume di cromo basico per l'indurimento della gelatina, la cui azione insolubilizzante, molto più grande di quella dell'allume di cromo ordinario, fu fatta da me per primo conoscere fino dal 1902. Ad una soluzione bollente al 20 % di allume di cromo ordinario si aggiunge dell'ammoniaca fino a che si vede formarsi un precipitato verdastro permanente.

In queste condizioni si ha precisamente una soluzione di allume di cromo basico; in mezz'ora essa produce una insolubilizzazione energica della pellicola, che è capace resistere all'azione dell'acqua bollente senza subire alcuna dilatazione.

Una osservazione della più grande importanza è d'impiegare per questa operazione un negativo ben bagnato; se il negativo è secco, la gelatina s'insolubilizza solo alla superficie e non in tutta la profondità dello strato, poichè il liquido non vi può penetrare e non si riesce in tal modo ad impedire una dilatazione nel successivo distacco. Se il negativo è ben bagnato, la soluzione di allume di cromo ha tutto il tempo possibile di penetrare nello strato prima che la superficie sia insolubilizzata. Del resto ho constatato che questo fatto è generale per tutte le sostanze insolubilizzatrici della gelatina; tutti esercitano un'azione più forte se si fanno agire sulla gelatina bagnata con acqua. Secondo i signori Lumière e Seyewtz, tutti i sali di cromo, specialmente i basici, esercitano un'azione insolubilizzante uguale sulla gelatina, ma non ho trovato utilizzabile per questo caso, che l'allume di cromo basico. E' bensì vero che tutti i sali di cromo precipitano la gelatina, ma la loro azione viene annullata per effetto degli acidi; ciò non ha luogo coll'allume di cromo basico.

Ho esperimentato l'azione del cloruro, dell'acetato, del tartarato di cromo resi basici, ma nessuno si può eguagliare per effetto all'allume di cromo basico; la gelatina, per azione dei suddetti sali, subisce una dilatazione più o meno sensibile, mentre coll'allume di cromo basico la pellicola conserva in modo perfettissimo le sue dimensioni. Un altro punto di grandissima importanza, c che ho già fatto osservare da diversi anni, è la sostituzione dell'acido fluoridrico ad un floruro alcalino (di sodio o potassio, non d'ammonio). Una soluzione al 5 % di floruro alcalino si conserva indefinitamente in una bottiglia di vetro senza danneggiarla. Per usarla si mette un po' di questa soluzione in una bacinella di celluloide, di cartone o di legno e vi si aggiunge l'1 o il 2 % di acido solforico o cloridrico. In queste condizioni, il bagno agisce come l'acido fluoridrico e producendo rapidamente il sollevamento della pellicola. Il sollevamento è prodotto da uno sviluppo di gas, cioè dal fluoruro di silicio $SiFl_4$. Per produrre questo sollevamento non vi è alcun altro metodo altrettanto efficace; è stato bensì consigliato di ricorrere ad un bagno di carbonato o bicarbonato alcalino seguito da un bagno acido, ma è evidente che in questo caso lo sviluppo gasoso si manifesta soprattutto in seno allo strato e non tra il vetro e lo strato stesso. L'effetto è dunque quasi nullo, e non ho trovato in questo metodo alcuna praticità. Allorquando l'indurimento è considerevole si può generalmente staccare la pellicola, sollevandola per semplice azione della mano, previa immersione del negativo in acqua tiepida.

Ma questo processo, quantunque più semplice, non è sicuro, perchè si trovano sovente de' punti ne' quali l'adesione non può esser vinta facilmente, e allora si arrischia di rompere la sottile pellicola.

Una semplificazione al metodo usuale di preparazione della soluzione di allume di cromo basico, è stata consigliata ultimamente da un dilettante italiano, il dott. Spilimbergo (*Il Progresso fotografico,* 1904, n° 7). Questo metodo consiste nell'aggiungere dei pezzi di zinco alla soluzione di allume di cromo. Dopo un'azione di più giorni, l'acido solforico in eccesso dell'allume di cromo, e anche una parte di quello combinato al cromo, è saturato dallo zinco, il quale si trasforma parzialmente in solfato, che passa in soluzione e non reca quindi alcun danno.

La soluzione è conservata sempre a contatto dello zinco e, dopo d'averne usata, la si riversa nella bottiglia.

Un argomento, che senza dubbio presenta per tutti un notevole interesse, è l'ingrandimento dell'immagine per semplice dilatazione della pellicola.

Tutti i metodi consigliati finora si basarono sull'azione di un acido: preferibilmente acido cloridrico; ma l'azione dell'acido sulla gelatina è dannosa; questa perde di resistenza, la pellicola si deforma ed è pressochè impossibile di ottenere un buon risultato, come ho diverse volte constatato.

Un dilettante italiano, il prof. Colombo, ha recentemente indicato un metodo semplicissimo, che mi ha dato risultati assai soddisfacenti e che perciò credo utile di far conoscere: s'immerge il negativo (che non deve aver subìto l'azione dell'allume) per 10 minuti in una soluzione satura a freddo di carbonato sodico, lo si leva e lo si fa seccare senza lavarlo. Allora lo si immerge ancora nella stessa soluzione e dopo qualche minuto si può sollevare la pellicola e separarla con precauzione dal vetro. Questa separazione non presenta in generale difficoltà, quantunque non la si ottenga così facilmente come con l'acido fluoridrico, o con le soluzioni acidificate di floruri.

La pellicola nella soluzione di soda si dilata poco: questa dilatazione si ottiene quando si passa la pellicola nell'acqua. In principio la dilatazione è notevole, ma dopo 10 minuti diminuisce, quantunque divenga più regolare; s'introduce una lastra di vetro nella bacinella e la si leva colla pellicola, facendovela aderire colle dita, avendo cura però di scacciare le bolle d'aria; l'adesione della pellicola poi si fa senza bisogno di gelatina o di gomma e può essere rinforzata al bicloruro di mercurio, senza pericolo che si stacchi.

Con questo metodo si ottiene una dilatazione sufficente, un'immagine 9×12 può portarsi a 11×15. Questo metodo è veramente pratico, come ho avuto occasione di constatare; nonostante, il processo descritto precedentemente è più consigliabile.

Prof. RODOLFO NAMIAS.

Esposizioni fotografiche.

A **Rapallo** il 2 febbraio sarà inaugurata, nei locali del Kursaal, una esposizione di fotografie a cui potranno concorrere sia i dilettanti che i professionisti. L'esposizione resterà aperta a tutto marzo.

***

A **Genova**, nei mesi di maggio e giugno, per iniziativa de signor Ippolito Cattaneo, sarà indetto un concorso artistico di fotografia, per soli dilettanti liguri.

***

A **Trieste**, a vantaggio della Lega Nazionale, si sta organizzando una esposizione fotografica per dilettanti.

FERROVIE

Le ferrovie italiane.

Dobbiamo qui segnalare due notevoli articoli che l'on. Maggiorino Ferraris dedica nella sua **Nuova Antologia** alle nostre condizioni ferroviare.

***

Nel numero del primo gennaio, in un articolo dal titolo *Come si viaggia in Italia ed all'estero*, asserisce che in Italia non si viaggia; dimostra perchè in Italia non si viaggia; prova che l'Italia ha il primato nella elevatezza delle tariffe ferroviarie; parla dei biglietti d'andata e ritorno e dei biglietti ridotti; fa vedere ciò che il pubblico paga sulle ferrovie in Italia in confronto degli altri Stati; parla delle tariffe a zone, tariffe differenziali, e riduzione delle tariffe ferroviarie; e viene alla seguente conclusione:

« Chi guarda la lunga rete di ferrovie che si estende da un capo all'altro della penisola e che si va ramificando nelle isole, non può a meno di provare un senso di compiacimento per l'opera compiuta, grazie al concorso fecondo dell'ingegneria italiana, del capitale e del lavoro. Ma chi indaga le cifre del movimento ferroviario deve tosto sentire un amaro disinganno: questa rete che tanti sacrifici ha costato e costa alla nazione non la ricambia di beneficî corrispondenti! In Italia, le ferrovie non vivono della vita del paese, come il paese non vive della vita delle ferrovie. Una politica economica retriva e paurosa ha depresso il movimento delle ferrovie, come semina la sterilità dovunque essa può giungere con i suoi infiniti e gelidi tentacoli. Tutte le classi sociali, specialmente le più povere, hanno sopportato ingenti sacrifizî per la costruzione della rete, in un sistema d'imposte a larga base, come quello che vige in Italia: ma al di là di 25 chilometri non viaggia sulle ferrovie italiane che una ristretta classe privilegiata, che rappresenta appena una piccola minoranza della popolazione.

« Questa è la dolorosa condizione del movimento dei viaggiatori sulle nostre linee: essa potrà solo correggersi con un nuovo indirizzo di politica ferroviaria. Lo sfruttamento capitalistico e la mala intesa ingordigia fiscale hanno sottratto le ferrovie al paese: il nuovo indirizzo d'una politica economica moderna e liberale non può, in questo campo, che mirare all'alto e nobile fine di restituire le ferrovie al paese, che le ha pagate e le paga con i più duri sacrifizî finanziarî che la storia d'un popolo ricordi ».

***

Nel numero del 15 gennaio l'on. Ferraris pubblica un secondo articolo dal titolo *L'anarchia ferroviaria in Italia*.

Spigolando da documenti parlamentari e da recenti pubblicazioni della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo e della reale commissione per lo studio di proposte intorno all'ordinamento delle Strade Ferrate, esaminate le condizioni del materiale mobile, lamentandone soprattutto la insufficienza aggravata pure dalla condizione penosa delle linee la cui insufficienza è a sua volta superata da quella delle stazioni, dice che la situazione presente dell'esercizio ferroviario in Italia, è tutto un circolo vizioso.

« Mancano i carri — scrive l'on. deputato di Acqui — ma non giova aumentarli perchè non ci sono locomotive per trascinarli. Non giova aumentare carri e locomotive, perchè non ci sono binarî di manovra sovra cui comporre i treni. Non serve aumentare i binarî di manovra, perchè — allo stato attuale delle cose — senza doppi binari ed apparati di blocco e di sicurezza, la potenzialità di alcune linee principali è quasi esaurita, ed una volta formati i treni non potrebbero aver passaggio; e non si disincaglia il traffico aumentando la potenzialità delle linee, perchè i carri alle stazioni non si possono manovrare nè scaricare, perchè mancano i binarî ed i piani di scarico.

« Ecco il circolo vizioso tecnico che si inverte perfettamente. Le stazioni sono ingombre perchè sono ingombri i carri sovra cui caricare: i carri sono ingombri perchè sono ingombre le linee su cui devono transitare i treni: le linee sono ingombre perchè sono ingombre le stazioni a cui dovrebbero giungere i treni. E così il circolo vizioso si chiude a perfezione!

« Questo circolo vizioso *tecnico* produce poi un altro circolo economico. Il traffico non si svolge perchè manca il materiale mobile e fisso per svilupparlo: il materiale manca perchè non svolgendosi il traffico viene meno l'aumento del prodotto lordo a cui spetta dare i fondi per il nuovo materiale ».

Dopo essersi dilungato ad esaminare i varî provvedimenti proposti, e dopo aver analizzata l'azione dello Stato nella politica ferroviaria, l'on. Ferraris dice che l'esame sereno, obbiettivo del regime ferroviario instaurato dalle convenzioni del 1885, dimostra che essa fallì interamente alla prova; le convenzioni non hanno assicurato al paese nessuno dei beneficî che se ne attendevano: il loro insuccesso totale si palesa sotto ogni aspetto: finanziario, economico e tecnico.

L'on. Ferraris si dimostra quindi favorevole all'esercizio di Stato che « segna il più grande progresso e la più grande evoluzione che la politica ferroviaria abbia compiuto presso i popoli moderni » ma vuole un esercizio di Stato forte ed eterno « come forte ed eterna dev'essere la patria ».

L'articolo termina domandando che fino da oggi si prendano i provvedimenti necessari ad impedire che il disordine, l'anarchia e l'avarizia travolgano l'esercizio di Stato, come hanno travolto l'esercizio delle Società.

Inaugurazione della linea Arona-Domodossola.

Il giorno 15 gennaio, alle 12,18, è giunto a Domodossola il treno inaugurale della nuova linea ferroviaria Arona-Domodossola la quale, come continuazione comune alle linee Torino-Arona e Milano-Arona, compie la congiunzione rapida e diretta del Piemonte e della Lombardia colla galleria del Sempione.

La nuova linea (supremamente pittoresca, ed assai notevole anche sotto l'aspetto turistico) è lunga 54 chilometri. Staccatasi dalla stazione di Arona, essa costeggia la parte occidentale del Lago Maggiore, con stazioni a Meina, Lesa, Belgirate, Stresa e Baveno; attraversa, proprio davanti allo stupendo panorama delle Isole Borromee, il Toce, su ponte di ferro lungo 150 metri; continua sulla sinistra del Toce, toccando le stazioni di Fondotore, Mergozzo, Cuzzago, donde volge a nord sino a Beura; qui ripassa il Toce su grande ponte in muratura, e giunge a Domodossola, donde la linea, continuando per Varzo ed Iselle, giungerà alla galleria del Sempione.

Domodossola, capoluogo di circondario della provincia di Novara, conta 4629 abitanti, dei quali soli 31 sono soci del Touring, sebbene sieno in quel comune 222 ciclisti e 5 automobilisti.

La graziosa cittadina giace a m. 271, poco lontana dalla riva destra del Toce, in una pianura ai piedi della Mattarella, che è uno sperone del Moncucco. Ha vie larghe, regolari, fiancheggiate da buoni fabbricati, viali ombrosi, ed illuminazione elettrica. Dei suoi edifici sono notevoli il *Palazzo di città*, la chiesa di *Santa Maria della Neve*, il *Collegio Convitto Mellerio-Rosmini*, il *Palazzo Mellerio*, il *Palazzo San Francesco*, ov'è il Museo di storia naturale, il *Palazzo Silva*, il *Teatro Galletti*, la chiesa dei *Santi Gervasio e Protasio*.

Domodossola è centro assai notevole di passeggiate, gite, escursioni, salite alpine, che si trovano elencate e in parte descritte nelle ottime guide del prof. Edmondo Brusoni.

LE STRADE

L'alberatura delle strade.

Quale titolo suggestivo per i nostri ciclisti, podisti ed anche automobilisti! Quante volte nei faticosi viaggi lungo la bianca e polverosa strada essi hanno inutilmente invocata l'ombra amica di un albero ove prendere un'istante di lena con quello stesso intenso desiderio che il viandante smarrito nel deserto implora l'oasi che valga a ravvivargli le indebolite forze! E quante volte all'insoddisfatto desiderio non avrà fatto seguito questa naturale domanda: Oh perchè lungo le strade non vi devono essere alberi che le ravvivi, le rallegri; non devono esistere questi punti di ristoro che tolgano alle strade, specialmente nella calda stagione, il carattere di strisce di deserto steso sulla campagna?

Strada alberata fra Torino e Stupinigi.

Queste considerazioni e quelle altre che verrò svolgendo, mi vengono suggerite dalla recente notizia apparsa sui giornali, che il Ministro dei lavori pubblici ha preparato un disegno di legge relativo alle piantagioni lungo le strade, da presentarsi fra poco al Parlamento.

Questo progetto era già stato maturato nel 1900 dal ministro Lacava, ed il suo annuncio ebbe allora virtù di suscitare una lunga discussione pro e contro l' alberatura delle strade; crediamo opportuno richiamarla per sommi capi aggiungendo qualche nostra considerazione, poichè la ripresa del progetto varrà forse a risollevare la questione.

I primi oppositori al progetto apparvero, strano a dirsi, proprio in un giornale di sport (1); essi trovarono stupefacente la notizia di alberare le strade; questo fatto costituirebbe secondo essi un attentato alle medesime; alberare le strade, vuol dire rovinarle, perchè si sottraggono al sole, all'aria impedendo che asciughino; si espongono allo sgocciolamento degli alberi, ecc. La diatriba violenta invocava l'intervento del Touring per combattere il temuto flagello; ed il Touring se ne interessò difatti nella seduta del 25 marzo 1900, ritenendo però allora l'attuazione della legge troppo lontana per occuparsene.

(1) *Gazzetta dello Sport*, 23 e 26 marzo 1900.

La questione intanto aveva dilagato nel campo tecnico e sua vera sede, e nella rivista *Le Strade* di Torino (1) troviamo un' esauriente discussione di tecnici di ogni parte d'Italia sulla dibattuta questione.

Parecchi tecnici, pur non disconoscendo l'utilità in certi casi degli alberi sulle strade, si mostrarono riluttanti partendo sempre dal concetto che la presenza di piantagioni nuocia alla buona manutenzione delle strade; e queste opinioni erano confortate anche da parziali esperimenti fatti in proposito. In quell'occasione la citata rivista si procurò pure il parere di un'autorità francese in materia, il Dupin, e la risposta fu sfavorevole all'innovazione.

Di fronte però a quest'opposizione sorse non meno seria e concludente la corrente favorevole alle piantagioni. Si rilevò anzitutto che questa pratica, che, salvo eccezioni, costituirebbe per l'Italia una innovazione, è già in vigore e con buoni risultati all'estero. In Olanda vanno famose le grandiose strade alberate. Nel Tirolo ed in Moravia (Austria), nella Baviera, Baden, Würtemberg e nel Lussemburgo (Germania), la riforma iniziata da tempo diede ottimi risultati. In quest'ultimo Stato, si piantarono lungo le strade alberi fruttiferi come il ciliegio, il melo ed il pero, che diedero un profitto dalle 100 alle 200 lire per chilometro.

In Italia abbiamo splendidi esempi, purtroppo limitati, in Piemonte nelle magnifiche strade alberate Torino-Stupinigi e Torino-Rivoli, così care ai ciclisti e di cui presentiamo una illustrazione, come ne diamo una della strada da Milano a Lodi.

Quanto all'obbiezione, la più seria, quella del danno alla manutenzione, conviene osservare che non è nella mente di nessuno nè di alberare tutte le strade, nè di convertire quelle prescelte in altrettanti viali ombrosi. Converrà distinguere le strade di montagna da quelle di pianura e tenere conto della loro orientazione. Se le strade sono longitudinali, e cioè dirette da nord a sud, gli alberi non impediranno affatto al sole di asciugarle; se sono equatoriali, e cioè dirette dall' est ad ovest, l'obbiezione può in parte avere fondamento, per quanto il distanziamento degli alberi e il limitarli da una sola parte può attenuarne notevolmente l'effetto.

In tutti i casi poi bisogna tenere presente che gli alberi cominciano a proiettare ombra solo quando si vestono di foglie; invece nelle stagioni più critiche dell' anno, nell' autunno avanzato e nella primavera precoce, quando cioè è maggiore il beneficio del sole e dell'aria per le strade, gli alberi sarebbero, perchè spogli di vegetazione, perfettamente innocui. Quando invece più folta sarà la chioma, cioè nel periodo estivo, si sarà nelle giornate più lunghe, quando l' evaporazione si farà maggiore e l' umidità delle strade in tempo piovoso presto dileguerà; e se di alquanto sarà ritardato l'asciugamento, ne guadagnerà la strada che avrebbe tanto bisogno di inaffiamento durante la stagione estiva per diminuire il flagello della polvere.

Ma a dare un efficace impulso in senso favorevole alla questione sorse l'ing. Sansoni, capo dell'ufficio tecnico provinciale di Padova, portando non soltanto le ragioni del tecnico valente che presiede ad una delle provincie che è maestra all' Italia in fatto di viabilità, ma l' eloquenza dei fatti. Nella provincia di Padova dal 1870 in poi vi sono strade alberate e la preferenza fu data ai platani, che hanno dato a questo scopo ottimi risultati.

Sopra 280 chm. di strade che conta la provincia di Padova, 190, vale a dire due terzi, sono alberati regolarmente.

Sono 28 mila alberi che popolano le belle strade di quella provincia veneta e nel 1900 si erano spese L. 43 mila.

Le pratiche di impianto e di coltura sono semplicissime. Si piantano dei piccoli platani di vivaio, col fusto della circonferenza media di 10 cm. che costano da L. 0,65 a 0,90 ciascuno. La spesa d'impianto, considerato il costo della pianticella, un palotto di sostegno, un fascetto di spini per difesa, la mano d'opera per la buca ed ogni altro lavoro relativo, resta compresa fra L. 1 e 1,50 per ciascun platano.

(1) *Le Strade*, marzo, aprile, luglio ed ottobre 1900.

Le piante vengono regolarmente allineate su ambo i cigli delle strade a *quiconce,* lasciando la distanza di dieci metri fra una pianta e l'altra in ogni fila. Effettuato l'impianto, gli stessi cantonieri prestano le poche cure colturali per l'allevamento, di guisa che nessuna spesa viene fatta a questo riguardo.

Nei primi dieci anni non si ricava alcun prodotto utile; le poche fascine risultanti dalle potature necessarie per regolare la chioma arborea, vengono lasciate a beneficio dei cantonieri i quali generalmente, coll'aiuto di qualcuno della loro famiglia, compiono volentieri tale operazione, secondo le istruzioni che ricevono dall'ingegnere che dirige la manutenzione stradale. Dopo un decennio incomincia la potatura o scalvo regolare, che si effettua ogni tre o quattro anni, l'importo netto che se ne ricava comincia da 0,10 centesimi per pianta nel primo quadriennio e può raggiungere sino ad una lira per pianta quanto l'albero è giunto al suo pieno sviluppo, ciò che ha luogo verso i venticinque anni di età. La provincia di Padova nel quinquennio 1895-1899 ricavò circa L. 15 000 nette.

L'alberatura nella provincia di Padova si estese anche alle strade comunali generalmente fiancheggiate da platani.

Corso Lodi (fuori di Porta Romana a Milano).

Ora ben giustamente si domanda l'ing. Sansoni, da cui ebbimo questi dati, e ci domandiamo anche noi, può essere considerata deleteria per la manutenzione stradale la pratica delle piantagioni, quando le strade su cui è applicata sono fra le migliori e le più reputate in Italia per buone condizioni? Se le piante fossero in via assoluta così dannose, come accadrebbe di vedere le strade più belle e più buone sul sito appunto dove l'alberatura stradale trovasi più estesamente applicata? Appunto per ciò ci siamo alquanto trattenuti a descrivere un'applicazione che non ha soltanto il carattere di un esperimento, ma bensì di una vera e propria pratica regolarmente impiantata e razionalmente mantenuta.

Ed infatti l'opinione pubblica va orientandosi in senso favorevole alla questione, poichè è recentissimo il voto dei Consigli provinciali di Torino e Roma che autorizza esperimenti di piantagioni sulle strade provinciali, ed ora l'annunciato progetto del ministro Tedesco è una nuova prova in favore dell'alberatura delle strade. Il disegno di legge stabilisce che sulle strade nazionali, provinciali e comunali possono le amministrazioni proprietarie far eseguire piantagioni in quei tratti che, a giudizio delle amministrazioni stesse, ne siano suscettibili. Naturalmente dovranno rispettarsi le distanze stabilite delle leggi vigenti, ma i proprietari limitrofi, a meno di danni evidenti e gravi, non avranno diritto a pretendere il taglio dei rami sporgenti. E' poi data facoltà ai proprietari stessi dei fondi confinanti con le strade pubbliche di eseguire piantagioni d'alberi a distanze minori di quelle stabilite della legge, purchè ne abbiano ottenuta l'autorizzazione della competente autorità amministrativa, ma dopo non potranno più recidere o sradicare gli alberi senza preventiva autorizzazione e saranno obbligati a sostituire gli alberi eventualmenti morti, gravemente danneggiati o mancanti.

Ma è tempo di concludere, per quanto ci sembri che sia argomento dei più interessanti per i soci del Touring. La nostra opinione già traspare da quanto abbiamo riferito, in cui le considerazioni in pro della nuova riforma sopraffanno evidentemente quelle contrarie.

E desideriamo non essere fraintesi, poichè fautori come siamo della buona manutenzione delle strade, ci guarderemmo bene dall'appoggiare una pratica che, accolta in forma troppo assoluta, potrebbe essere veramente pregiudizievole. La verità è che non si può affermare che le piante sieno di pregiudizio alle strade; conviene invece esaminare il quesito in relazione alla natura, all'ubicazione delle strade ed alla maniera con cui le piantagioni vengono formate e custodite.

Le strade strette, poco ventilate, quelle in trincea, a mezza costa od esposte a tramontana, certamente non si presterebbero a qualunque innovazione che ostacolasse la loro buona conservazione già stentata per le condizioni di forma e giacitura; ma nelle strade larghe, in rialzo, ben ventilate, ben orientate, fiancheggiate da fossi, insomma ben costrutte, una razionale alberatura non solo non può recare danno, ma come abbiamo visto può costituire un vero e proprio miglioramento.

Di questa come di altre questioni certamente si occuperà la commissione stradale del Touring; ma è avviso di chi scrive che l'azione del Touring deve esplicarsi in senso favorevole nei limiti sovra specificati alla nuova riforma.

Pensate, o *chauffeurs*, quale beneficio di poter trovare un rifugio ombroso per i molti incidenti di viaggio che ancora troppo frequentemente si verificano nelle vostre peregrinazioni; pensate, o ciclisti, quale refrigerio alle affaticate membra il breve riposo sotto la chioma verdeggiante d'un platano; nè dimentichiamo il povero viandante che non per vaghezza di viaggio, o per ricreazione sportiva, ma per dura necessità si trova per ore ed ore esposto alla sferza del sole, quale ristoro troverà in brevi soste riparate dagli inesorabili dardi infocati dei giorni della canicola!

Ing. MASSIMO TEDESCHI.

Torino, gennaio 1905.

Fra Bologna e Firenze.

Una vecchia strada migliorata.

Le comunicazioni tra Bologna e Firenze in passato venivano fatte quasi esclusivamente per la strada nazionale che attraversa Loiano, Manghidoro, la Raticosa, Pietramata e la Futa, strada rinomata per il bel panorama, e antica, ma fatta anche con criterî antichi, e perciò con frequenti pendenze e contropendenze, che non sarebbe stato possibile evitare. Costruita la ferrovia porrettana, migliorata la carrozzabile di Val di Reno, terminata la strada che da Castiglione de' Pèpoli e il comodo passo di Montepiano conduce a Prato, l'antica strada della Futa aveva perduta molta della sua importanza, ed era quasi stata dimenticata, tanto più che le lunghe e frequenti salite ripidissime non potevano essere superate nè dai ciclisti, nè dai primi automobili di poca forza. E che questa fosse una strada impossibile per le rapide comunicazioni, lo prova il fatto che un corriere, il quale faceva il servizio giornaliero da Bologna a Monghidoro, era costretto ad attaccare un paio di buoi alla vettura per superare alcune ascese; e coi buoi non bisogna aver fretta.

Ora, per altro, anche in questa zona si cerca di fare quanto è umanamente possibile per rendere la strada meno disagevole: la forte salita e relativa discesa (quasi quattro chilometri) che si doveva percorrere per andare dai borghetti di Livergnano a Sabbiuno è già stata abbandonata, essendosi costruiti sei chilometri di nuova strada piana, la quale, anzichè raggiungere la cima del monte per poi di-

scenderne, ne costeggia il fianco pinnoso con ponti e viadotti bellissimi, quasi tutti in curva e che spronano il ciclista, anche di media forza, a percorrerli velocemente. Questo si è fatto alcuni anni or sono: presentemente invece si sta compiendo il tracciato del tratto fra Sabbiuno e Loiano, tratto anche questo in cui fino ad ora si è dovuto ricorrere all'aiuto dei buoi. La nuova strada non riuscirà perfettamente orizzontale, per il dislivello dei due punti estremi, ma con una lieve pendenza; pendenza per altro che la renderà le mille volte preferibile alla presente.

Presso Loiano.

E così anche questa importante arteria, che sembra andata nel dimenticatoio dei turisti, potrà, se non riacquistare l' antico posto, almeno far concorrenza alle altre che mettono in comunicazione il Bolognese con la Toscana. E si noti che essa lo merita, avendo un carattere tutto affatto particolare nella parte bolognese. In luogo di percorrere la vallata di un fiume come fanno generalmente tutte le altre, subito dopo Pianoro s'innalza rapidamente, raggiunge il crinale del contrafforte limitato dal Savena da una parte e dallo Zena e dall'Idice dall'altra, e non lo abbandona quasi mai. Ciò naturalmente permette che la vista spazi sempre in ambito vastissimo, oltremodo dilettevole all'occhio del turista, il quale non si trova mai stretto in gole, che potranno essere pittoresche nella loro orrida bellezza, ma che impediscono la vista di ampî panorami.

Livergnano.

UMBERTO PASSERINI.

Strade e pellagra.

Scrivono al *Berico* di Vicenza da Lamon (Belluno):

" La scienza assicura che la causa precipua della pellagra è la polenta di granoturco guasto, ma a Lamon una causa di primo ordine è la polenta non cotta. Pare impossibile! Lamon avrebbe in abbondanza legna eccellente da vendere, ma per la mancanza di strade, tanta è la penuria del combustibile, che la legna si paga più cara che nelle città e tanta povera gente deve fare il viaggio di un giorno per procurarsi un fascio di legna e per viottoli pericolosissimi con cimento spesso della vita, oppure rassegnarsi a mangiar polenta mezzo cruda e aumentare ogni anno più questa terribile piaga della pellagra.

" In nome dunque della scienza, per amore della salute pubblica, per non costringere a morire prima del tempo, si conceda quanto è reclamato da tanta necessità, cioè una strada, che ci permetta di usufruire dei beni che ci concesse la provvidenza, cioè della legna per cuocere bene i nostri cibi! „.

Cartelli Indicatori

Mentre attendiamo e sollecitiamo notizie sui Cartelli Indicatori che furono già collocati, continuiamo più sotto l'elenco di quelli di cui ci pervenne notizia dell'esatta ubicazione. La presente cattiva stagione, che impedisce per ora ogni tentativo di lavoro di collocazione sulle strade indurite dal gelo, ricoperte di neve, permette a questo ufficio di preparare un abbondante materiale, per modo che al ritorno della bella stagione sarà possibile soddisfare le giuste insistenze di coloro che sollecitano la messa in opera dei cartelli offerti nei rispettivi territori. Intanto ci auguriamo che presto i turisti possano ricominciare i loro viaggi, cosicchè, nuovamente constatando l'utilità di questa iniziativa, che pel suo continuo sviluppo ha bisogno di un costante aiuto da parte di tutti, non le venga mai meno il prezioso concorso che finora l'ha accompagnata.

CARTELLI COLLOCATI.

Alessandria.

Offerti e collocati dal signor Alzona dott. Vittorio Cesare, Console-medico del T. C. I.:

225-226. VILLANOVA. — Al crocevia Casale-Vercelli, due cartelli colle relative indicazioni itinerarie.

Ancona.

Offerto dalla ditta Isotta Fraschini e C., e collocato per cura del signor Gagliardi Dante, console di Castelfidardo:

227. CASTELFIDARDO. — Sulla strada Loreto-Ancona (a S. Rocchetto), un cartello colla indicazione di: Discesa pericolosa.

Avellino.

Collocati per cura del signor Camillo Solimene, console del T. C. I.

228. AVELLINO. — All' imboccatura di via della Piazza dalla parte della piazza Re di Bronzo, un cartello coll'indicazione di: Arresto. — Offerto dalla ditta Nazari e Gorla.
229. Idem. — All'imboccatura di via della Piazza dalla parte di piazza della Libertà, un cartello coll'indicazione di: Arresto. — Offerto dalla ditta Nazari e Gorla.
230. Idem. — Sulla strada Salerno-Avellino tra Bellizzi ed Avellino, un cartello coll'iscrizione di: Discesa pericolosa. — Offerto dalla ditta Isotta Fraschini e C.

231-232. Idem. — Sulla strada Salerno-Avellino al bivio di Atripalda, un cartello d'angolo colle relative indicazioni itinerarie. — Offerto dall'Automobile Club Italiano di Milano.

Brescia.

Offerti e collocati dal Comune di Pisogne:

233. PISOGNE. — Un cartello di rallentamento all'ingresso del capoluogo sulla strada provinciale di Iseo e precisamente tra il ponte sul torrente Trobiolo e l'abitato.
234. Idem. — Un cartello di rallentamento all'ingresso del capoluogo sulla strada provinciale di Darfo e precisamente di fronte al punto da dove si stacca la strada comunale per Lovere.

Genova.

Offerti dal cav. L. V. Bertarelli e collocati per cura del prof. G. Traverso, console di Savona:

235. SAVONA. — Sulla strada provinciale di Genova presso Savona alla sommità della salita S. Giacomo, un cartello colla indicazione: Rallentare.
236. Idem. — Sulla strada provinciale di Genova nella località detta « Cà di Morra », di fronte al già hôtel Miramare, un cartello coll'indicazione: Svolta pericolosa.

Sondrio.

Collocati per cura del sig. Federico Cantelli, console di Sondrio.

237. SERNIO. — Alla discesa di Sernio (sopra Tirano verso Bormio), un cartello coll'indicazione: Discesa pericolosa.
238. CASACCIE. — Sul ponte cavalcavia della ferrovia a Casaccie (chm. 7 da Sondrio), un cartello di: Rallentamento. — Offerto dall'Automobile Club Italiano di Milano.

Torino.

239-240. TRANA. — Sulla strada di Avigliana presso il Santuario al bivio Avigliana-Giaveno, un cartello d'angolo colle indicazioni: per Giaveno e per Avigliana. — Offerto e collocato dal signor Girardi avv. Guido, console di Giaveno.

241. MONCALIERI. — Sul principio della discesa che per via S. Martino conduce al portone di Borgo Nasile, un cartello coll'indicazione di: Arresto. — Offerto e collocato dal Comune.
242. Idem. — Sul principio della discesa che per via Real Collegio mette al portone di Borgo Nasile, un cartello coll'indicazione di: Discesa pericolosa. — Offerto e collocato dal Comune.

La II^a Esposizione Internazionale d'Automobili di Torino

(21 gennaio-6 febbraio 1905).

L' anno scorso, facendo su queste colonne la rassegna tecnica della 1^a Esposizione Internazionale d'Automobili di Torino, avemmo occasione di parlare singolarmente di ogni tipo di macchina esposta essendo allora la prima volta che trovavamo riunite un così gran numero di vetture automobili; quest'anno poichè inutilmente dovremmo quasi ripetere le stesse parole e i tipi principali di automobili dell'anno scorso ci sono noti, riteniamo più utile riferire sui progressi verificatisi durante l'anno 1904, e conoscere così nel suo complesso il tipo 1905.

L' industria automobilistica è ora giunta ad uno stato tale di perfezione che difficilmente noi potremo in avvenire vedere modificati gli organi essenziali di una così complessa macchina: all'occhio del profano difficilmente potranno risultare i continui perfezionamenti introdotti negli automobili, perchè queste modificazioni riguardano organi conosciuti soltanto nel loro insieme, ma non nelle loro più intime parti. Non dobbiamo quindi stupirci, se molto di sovente sentiamo sussurrare nelle nostre orecchie la frase: « Nell'Esposizione di quest'anno nulla c'è di nuovo; tutto è come l' anno scorso ». Se noi facciamo invece un attento esame tecnico dei lucenti, eleganti e robusti *chassis*, ci accorgeremmo ben presto che molto si è progredito in questi ultimi mesi.

E una prima lusinghiera constatazione dobbiamo fare innanzi tutto noi Italiani in questa Esposizione, ed è quella del grande numero di nuove Ditte costruttrici di automobili, fra cui è nostro dovere citare, per l'onore dell'industria italiana, la Fabbrica Torinese di Automobili «*Rapid*» (Star) e la Società automobili *Itala*. Queste due società, appena sorte, hanno assunto subito uno dei primi posti tanto per la loro base finanziaria quanto per la perfezione dei loro prodotti.

Lo *chassis* che ancora l'anno scorso si presentava formato di legno armato o di tubi, ora in quasi tutti i tipi esposti e in tutti i tipi italiani è in acciaio stampato: acciai speciali poi usano le Ditte Bianchi, Fiat, Star, ecc.

La casa Forges de Douai è quella che fornisce una buona parte di questi *chassis:* l'Arbel ottiene delle parti molto complesse in acciaio senza la minima chiodatura e senza difetto alcuno nella struttura del metallo: alle chiodature sostituisce nella massima parte dei casi delle saldature autogene: ed è perciò che molte ditte italiane, conoscendo i meriti dei prodotti di Arbel, fecero costruire da detta casa tutti i loro robusti *chassis*.

Questi *chassis* non sono poi così larghi come nei tipi antichi, e su essi la carrozzeria si appoggia soltanto sporgendo dalle parti laterali; si può così ottenere uno *chassis* più robusto e meno pesante.

Generalmente nella parte posteriore la larghezza dello *chassis* è di m. 0,90: nella parte anteriore invece si ha una larghezza più piccola, essendo generalmente la dimensione di m. 0,80 (Fiat, Star). Mentre nei tipi usuali l'*empattement* delle ruote (1) è di m. 2,50 a m. 2,90 (Itala), nei tipi di grande velocità e quindi di grande forza, l'*empattement* delle ruote arriva a dimensioni più grandi, come ad esempio, a m. 3,08 nella Itala od anche m. 3,50.

Se però noi vogliamo darci una ragione di questa tendenza ad allungare i *chassis*, dobbiamo considerare un po' le carrozzerie. E' in questa parte dell'automobile che quest'anno si ebbe la maggiore differenza dai tipi dell'anno scorso. Ora quasi tutte le carrozzerie sono ad entrata laterale, siano queste carrozzerie del tipo *Coupé, Limousine, Roi des Belges, Laudaulet, Leopolde*, ecc.

L'applicazione di queste carrozzerie costrinse naturalmente il costruttore di automobili a fare i suoi *chassis* molto allungati e nello stesso tempo a spostare l'asse posteriore delle ruote, in modo da avvicinarlo sempre più al lato posteriore dello *chassis:* se questo spostamento rende la macchina più stabile, offre però il grave inconveniente di non permettere facilmente lo sterzo nelle curve a raggio molto piccolo.

P. lazzo della II Esposizione Automobilistica di Torino.

Questo inconveniente è in parte però eliminato dal fatto che lo *chassis* nella parte anteriore, è, come si è detto, più stretto che non nella parte posteriore. L'uso, ora abbastanza esteso, di sostituire la trasmissione a cardano alla trasmissione a catena (G. Ceirano *junior*, Itala, Star, ecc.), permette il vantaggio di far uso di uno *chassis* abbastanza stretto anche nella parte posteriore, in modo che il motore ed il cambio di velocità possono agevolmente essere applicati nello *chassis* stesso, eliminando così il falso *chassis*; usando invece la trasmissione a catena lo *chassis* deve naturalmente essere abbastanza largo.

Il motore, nelle macchine costrutte da case italiane è a cilindri verticali: fra gli automobili esposti conserva il motore a cilindri orizzontali la casa americana Oldsmobile.

Il motore è, in quasi tutte le vetture aventi una forza maggiore di 16 HP., a quattro cilindri: la ditta G. Ceirano *junior* usa invece motori De Dion Bouton monocilindrici

(1) *Empattement* è la distanza fra l'asse anteriore delle ruote e l'asse posteriore.

per vetture del tipo 9 1/2 HP., ed a due cilindri per vetture del tipo 12-14 HP. Mentre prima i quattro cilindri erano di un solo pezzo, ora invece si ha tendenza a separare i varii cilindri, e così nelle Star, nelle Bianchi e nelle Isotta e Fraschini i cilindri sono completamente separati, mentre nelle Fiat e nelle Itala essi sono divisi in due gruppi di due cilindri ciascuno.

Quasi nessuna variazione si ha nei tipi 1905 dei cilindri; va generalizzandosi la tendenza di separare le due valvole, e metterle ai due lati del cilindro, diametralmente opposti (valvole simmetriche) come si ha ad, esempio, nella Star.

I motori sono tutti a quattro tempi, non avendo dato i motori a due tempi una soddisfacente attuazione pratica: anche i motori a tre cilindri sono rappresentati all'Esposizione di Torino soltanto da una marca, la casa Dorkopp, ciò che denota una decrescente applicazione di questi motori speciali, che tante speranze avevano destate.

I motori moderni hanno aumentata la loro velocità, e cosi i motori della casa Itala possono fare da 150 a 1200 giri al minuto; e ciò naturalmente costringe i costruttori ad aumentare la resistenza di questi importanti organi.

Le valvole di ammissione e di scarico sono tutte comandate: e molte case hanno un regolatore a forza centrifuga che aziona o la valvola di ammissione (Fiat) o la valvola di scappamento (G. Ceirano *junior*); molte volte però questo regolatore fa agire una valvola a farfalla posta nel tubo di ammissione (Star). L'accensione ad accumulatori è stata abbandonata, e in tutti i tipi esposti l'accensione è a magneto tanto a bassa quanto ad alta tensione: la tensione della corrente che produce la scintilla arriva sino a 20 000 e 30 000 volta. In quanto ai carburatori nulla di diverso si trova nelle macchine esposte; essi sono quasi tutti automatici e molti di essi regolabili. I cambi di velocità sono tutti del tipo a « *train balladeur* » che può essere anche multiplo, come ad esempio quello della Isotta Fraschini che è triplo: notevoli modificazioni si hanno nei cuscinetti dei cambi di velocità che sono quasi tutti a sfere. E queste sfere si trovano applicate in tutti gli altri cuscinetti delle macchine.

Stand del Touring Club Italiano all'Esposizione di Torino.

Va estendendosi nelle trasmissioni l'applicazione dei cardani al posto delle catene, ma però non si può ancora arguire quale dei due sistemi avrà il soppravvento.

Un fatto significante per il turismo è che in questa Esposizione incominciano a comparire le vetture economiche, come ad esempio, la Bébé di Peugeot, la Minervette, la Lux, ecc.: però queste piccole vetture hanno finora avuto poco seguito e ciò è un male, perchè in altre nazioni, che dell'automobilismo si servono per fare del piccolo turismo e non delle veloci corse, è molto sviluppata questa industria delle piccole automobili; sono a conferma di ciò le numerose piccole vetture esposte a New York.

Un'altra conseguenza di questa tendenza è l'introduzione dei *tricars*, cioè automobili a tre ruote, che al piccolo peso e volume accoppiano un minimo prezzo: molto numerosi sono questi *tricars* all'estero, specialmente in Inghilterra ed in America, con molto vantaggio dello sport automobilistico; a Torino era esposto un *tricar* Rexette, e qualche altro tipo. Per ciò che riguarda poi un organo importante del moderno automobile, cioè il pneumatico, è confortante il vedere come anche fra noi vanno diffondendosi gli *antidérapants* ed i protettori: notevoli fra essi i protettori Samson, Gaulois, Sartiaux e quelli del nostro connazionale De Bonmartini di Milano.

Se passiamo alle motociclette, quasi nulla di notevole troviamo di diverso dai tipi dell'anno scorso.

Però viene su vasta scala applicata la sospensione elastica: mentre l'anno scorso questa sospensione era applicata sulla forcella anteriore di pochi tipi, e primo fra esso alle motociclette Peugeot, ora su quasi tutte le motociclette viene applicata la sospensione elastica: ma invece di metterla soltanto sulla forcella anteriore è ora applicata anche nella forcella posteriore: a sentire i motociclisti, essi trovano più utile la sospensione posteriore che non quella anteriore.

I motori per motociclette sono o monocilindrici od a due cilindri; nessuno di essi è a quattro cilindri, benchè all'estero questi motori incomincino a comparire.

Alcuni canotti automobili si trovano sparsi nei locali dell'esposizione, ma questi esempi, benchè encomiabili dalla parte tecnica, sono troppo pochi per la nostra industria automobilistica. L'Italia, che possiede un'estesa costa marittima e numerosi e splendidi laghi, dovrebbe essere alla testa delle altre nazioni in questa speciale industria, come è alla testa nella costruzione di grandi navi mercantili e da guerra.

Speriamo che le prossime gare sul lago di Garda spingano i nostri industriali a rivolgere anche in questo ramo dell'industria automobilistica tutti i loro sforzi.

Per ciò che riguarda le biciclette nulla di nuovo si può osservare nell'esposizione di Torino.

Abbiamo così fatta una breve rassegna tecnica sulle varie macchine esposte alla 2ª esposizione internazionale di Torino, ed abbiamo espresse quali sono state le nostre impressioni.

Ci riserviamo nei numeri successivi di parlare particolarmente delle più importanti novità che si trovano in varî dei numerosi *stands*.

Ing. EFFREN MAGRINI.

Novità nell' automobilismo.

Una nuova pompa ad olio per automobili.

Un nuovo tipo di pompa venne applicato ai motori degli automobili Delaunay-Belleville. Esso è rappresentato dalla figura 1. Ma consiste essenzialmente in uno stantuffo *F* mosso da un eccentrico *A*, e di un cilindro *B* che ha una forma speciale; questo cilindro nella sua parte inferiore è cilindrico, ma con l'asse perpendicolare all'asse dello stantuffo. Questa parte inferiore è occupata da un cilindro pieno, che porta due incavature speciali *E* e *D*.

L'eccentrico *A* comunica allo stantuffo *F* due movimenti: uno rettilineo alterno e l'altro di oscillazione attorno al centro *A*. Questo secondo movimento di oscillazione fa sì che il cilindro cono (segnato con tratto grosso in nero nella figura) si sposta rispetto al cilindro pieno *H*, ed in questo modo le due incavature *E* e *D* sono alternativamente aperte o chiuse.

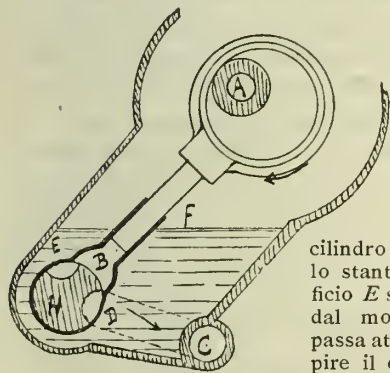



Fig. 1.

Supponiamo ora che, data la posizione del cilindro rappresentato nella figura, lo stantuffo si innalzi e che l'orificio *E* sia aperto; l'olio, aspirato dal movimento dello stantuffo, passa attraverso *E* e viene a riempire il cilindro *B;* quando dopo lo stantuffo *F* discende, l'orificio *E* viene chiuso ed invece viene meno in comunicazione con *B* l'orificio *D;* discendendo lo stantuffo, l'olio viene spinto quindi in *D* e perciò anche in *C* per essere condotto nelle parti da lubrificare. Il grande vantaggio che ha questa pompa è quello di non avere valvole e di essere di una semplicità estrema; in questo modo essa si può dire automatica, e può funzionare molto tempo senza che occorra pulirla o regolarla; l'olio arriva sotto pressione a tutte le parti del motore e degli ingranaggi, ottenendosi così una lubrificazione perfetta. Questo tipo di pompa già da otto anni venne dall' officina Delaunay-Belleville proposta alla marina francese per le macchine delle torpediniere; la marina lo esperimentò e ne fu così soddisfatta da renderlo obbligatorio per tutte le torpediniere. Non mancherà quindi certamente di fare buona prova negli automobili.

Le moderne potenti motociclette.

Come è noto, i motori a benzina sono a quattro tempi, cioè su quattro movimenti di andata e ritorno che fa lo stantuffo, uno solo di essi è motore, mentre gli altri tre movimenti resistenti: ne deriva da ciò che i motori, avendo un volante non molto pesante, risentano molto gli effetti di questo unico movimento motore ogni tre movimenti resistenti. Per evitare in parte questo inconveniente, vennero applicati negli automobili i motori a quattro cilindri, così che distribuendo alternativamente i movimenti motori nei quattro cilindri, si può sempre ottenere in ciascun istante un lavoro motore con grande vantaggio dell'equilibrio e della velocità dell'automobile. Ora, sebbene dalla generalità dei motociclisti si continui ad essere soddisfatti dei motori ad un solo cilindro, dalle Esposizioni finora tenute a Lipsia ed a Parigi, si può arguire che ben presto anche nelle motociclette si comincerà ad applicare i motori a quattro cilindri.

Una delle macchine di questo tipo è la F. N., rappresentata nella figura 2. Essa venne costruita dalla Fabrique Nationale des Armes de Guerre di Herstal per il corridore Osmond, il quale fece con essa il giro d'Europa. Il motore è ad alette, ha una potenza di quattro cavalli, ed è a valvole automatiche; però l'alzata delle valvole è comandata da una leva che si trova nel manubrio.

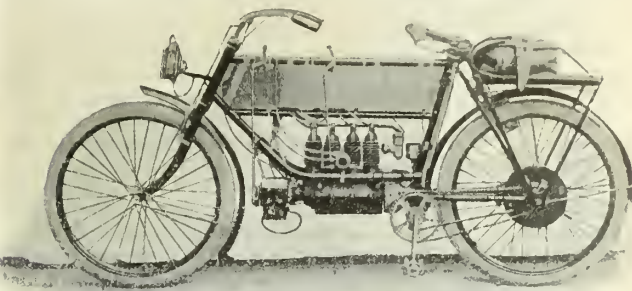



Fig. 2. — Motocicletta F.N. di 4 cavalli e 4 cilindri.

La lubrificazione è automatica. Il magnete per l'accensione è posto anteriormente al motore, e con un solo *trembleur* si ottiene l'anticipazione od il ritardo dell'accensione; la candela è del noto tipo Hydra. Questa nuova motocicletta ha un peso abbastanza piccolo, cioè di 75 chg.: tutte le varie parti sono molto ben studiate e costrutte in modo che si ha un tipo di motocicletta veramente perfezionata.

Un'altra motocicletta con motore a quattro cilindri è quella rappresentata dalla figura 3.

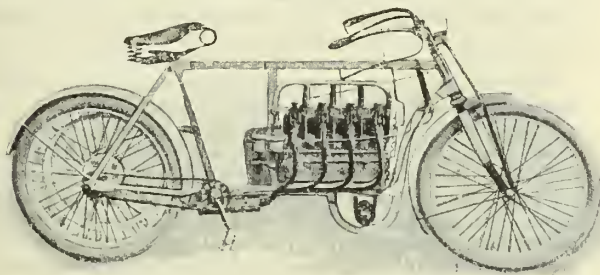



Fig. 3. — Motocicletta Laurin-Klement di 8 cavalli e 4 cilindri.

Essa venne costrutta da Laurin-Klement ed ha una potenza di 8 cavalli. L'accensione è, anche in questa motocicletta, a magnete, il quale è posto sotto al motore.

L'accensione e l'innesto negli automobili De-Dion Bouton tipo 1905.

Negli automobili De-Dion Bouton tipo 1905, sono molto interessanti e geniali l'accensione e l'innesto.

L'accensione è fatta a magnete a bassa tensione.

La corrente prodotta passa attraverso un apposito *allumeur* nel quale un eccentrico a quattro punte determina la rottura della corrente nel momento preciso che deve scoccare la scintilla in uno dei quattro cilindri del motore. La corrente che può quindi passare attraverso all'*allumeur* viene a passare nel primario *P* (figura 4) di un rocchetto: siccome nel momento della rottura la corrente prodotta non è di intensità costante, ma variabile, così questa corrente passando nel primario induce una corrente nel secondario *S*: in questo modo la corrente che passava nel primario, che era intensa, ma di bassa tensione, viene a trasformarsi nel secondario in una corrente a bassa intensità, ma a tensione molto elevata: questa corrente istantanea produce una scintilla nella candela e da ciò lo scoppio della miscela nell'interno del cilindro. Fin qui nulla di nuovo sembra quindi esistere nell'accensione dei motori De-Dion Bouton, essendo

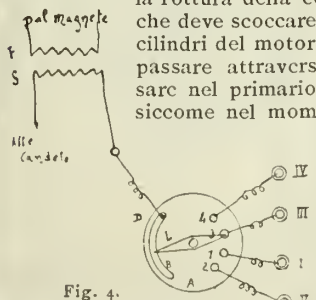



Fig. 4.

questo sistema quello dell'accensione a magnete a bassa tensione e rocchetto. Ma la novità consiste nel distributore della corrente alle quattro candele.

Finora il distributore era applicato fra l'*allumeur* ed il primario, cioè la corrente, uscendo dal magnete e nel momento della rottura veniva distribuita ad uno dei quattro diversi primari di quattro rocchetti nel rocchetto nel primario del quale veniva inserita la corrente, si produceva perciò nel secondario una corrente indotta di elevato voltaggio e questa corrente condotta alla candela corrispondente al rocchetto faceva scoccare la scintilla necessaria a produrre lo scoppio: occorrevano in questo modo quattro rocchetti, cioè quattro primari e quattro secondari.

Nel sistema De-Dion Bouton invece, siccome il distributore trovasi fra il secondario e le quattro candele, occorre un solo rocchetto, cioè un solo primario ed un solo secondario. E' naturale però che questo distributore, dovendo servire per grandi tensioni, deve essere molto ben costrutto e regolato. Esso consta (fig. 4) di un disco in porcellana *A* nel quale si trovano un settore *B* e quattro bottoni di contatto, i quali sono uniti alle quattro candele.

La corrente entra per il morsetto *D*, attraversa la leva *L* e, passando attraverso a questi bottoni, arriva alla rispettiva candela. La leva *L*, mossa dall'albero del motore, mette successivamente in contatto il morsetto *D* con i bottoni 4, 3, 1 e 2, in modo che la scintilla si forma nelle candele IV, III, I e II, accendendo la miscela nei rispettivi cilindri.

Fig. 5.

Di un sistema anche completamente nuovo è l'innesto metallico (Fig. 5).

Un disco *B* è calettato sull'albero motore *A*, e quindi ruota continuamente con esso. Un secondo disco più piccolo *D* è invece calettato all'albero del cambio di velocità: un terzo disco *C* eguale al primo è messo folle sull'albero *F* ed è unito al disco *B* per mezzo di tanti piccoli cilindretti *E*: in questo modo il disco *C* può avvicinarsi od allontanarsi dal disco *B*, ma in qualunque posizione esso si trovi, ruota continuamente con esso.

Stando le cose come sono indicate in figura, l'albero *A*, ruotando, fa ruotare anche il disco *B* e quindi anche il disco *C*: ma l'albero *F* non riceve movimento alcuno e quindi la vettura sta ferma. Se noi però avviciniamo il disco *C* al disco *B*, il terzo interno *D* viene ad essere compresso fra i due primi dischi e quindi il moto dell'albero *A* viene trasmesso all'albero *F*.

Questo innesto è semplice, pratico e l'unione viene fatta a gradi, non istantaneamente: oltre a ciò non c'è pericolo alcuno di scorrimento di un disco sull'altro, avendosi attrito da tutte e due le superfici del disco interno. Fra i due dischi *A* e *B* esistono delle molle a spirale che tendono a tenere vicini i due dischi, così che allo stato di riposo i due alberi sono innestati: per disinnestarli occorre muovere una apposita leva e vincere l'azione delle molle.

Fig. 6.

Sospensione elastica *Simplex* per motociclette.

Una nuova sospensione elastica per motocicletta.

L'anno scorso alle esposizioni di Parigi e di Torino si poteva ammirare un tipo speciale di sospensione delle forcelle delle motociclette avente lo scopo di eliminare le continue vibrazioni del manubrio: era questa sospensione applicata alle motociclette Peugeot ed era dovuta al Truffault, l'inventore della nota sospensione per automobili.

A questo tipo altri se ne aggiunsero e si poteva vederne alcuni tipi all'esposizione di Torino.

Ora un nuovo tipo vede la luce, ed è la sospensione Simplex descritta in uno degli ultimi numeri della *France Automobile* (figura 6).

Questa sospensione elastica è in pratica utilissima anche per il fatto che può applicarsi facilmente a qualsiasi motocicletta; oltre a rendere meno faticosa la direzione per chi guida la motocicletta, questa sospensione serve ad evitare alla macchina i colpi bruschi che la rendono quasi inservibile dopo poco uso.

La forcella è la parte della macchina che ne risente il massimo vantaggio, in modo che molto difficilmente questa parte delicata della motocicletta si guasta o si rompe.

Ing. E. M.

La motocicletta nel 1905.

Nulla, o quasi, di nuovo nel tipo di motocicletta ad un cilindro. La grande discussione che nello scorso anno accalorava gli animi, riguardo alla valvola di aspirazione comandata o no, ora, come del resto avevamo da tempo preveduto, è andata affievolendosi e si è pressochè spenta del tutto. La ragione? Una sola, semplicissima, e che abbiamo già, sin dai primordi delle nostre recensioni 1904, accennata ai lettori della *Rivista*. In un motore delle proporzioni di quelli da motocicletta, il comando della valvola di ammissione non ha alcuna importanza veramente seria. Non diciamo con ciò che sia dannosa: tutt'altro! Ma il vantaggio che porta è così minimo, stiamo per dire così problematico, che non sarebbe valsa neppure la pena di occuparsene, se la moda (anche nelle valvole adesso vige la moda!) non avesse fatto di questo famoso comando di valvola una questione capitale per le motociclette.

Un apparecchio invece, che per la sua grande novità sembrava destinato a dover combattere lunghe ed aspre lotte prima di arrivare, e che, al contrario, è trionfalmente entrato a far parte di tutte le migliori motociclette del 1905, è il *magnete*.

Un magnete piccolissimo, un gingillo, a corrente ridotta, che lancia scintille caldissime al primo giro di pedale; che si può mettere dappertutto (semprechè collegato al motore), che possiede l'anticipo all'accensione, che non ha più i tradizionali martelletti, ma va colle candele usuali.., una rivelazione insomma!

E non meno ci voleva per entrare ed essere adottato quasi universalmente!

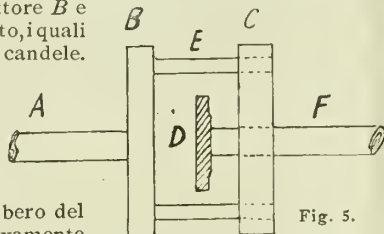
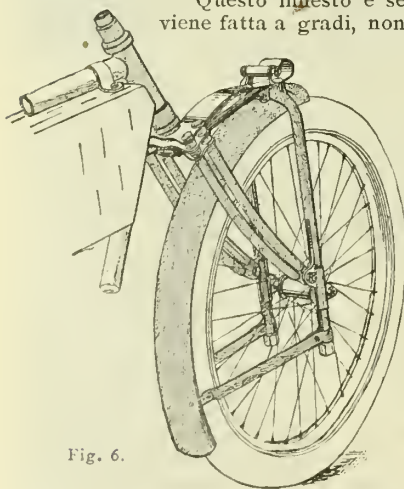
Notiamo dunque che pel 1905 l'accensione nel maggior numero dei casi è a *magnete*.

Altra innovazione adottata quasi universalmente è la *forcella elastica*. Vinte le prime difficoltà costruttive di tal genere di forcella, primissima, fra tutte, quella del ripercuotersi delle vibrazioni sull'asse della ruota anteriore, fino a spezzarlo; si è dovuta riconoscere la grande utilità di questo intermezzo elastico tra il motociclista ed il suolo.

Il vantaggio che ne risulta è doppio: anzitutto resta scongiurato o reso almeno assai raro il pericolo della rottura improvvisa della forcella e conseguente caduta gravissima del motociclista; in secondo luogo poi la marcia risulta più dolce, senza le scosse continue ed il tremolio, veramente deleteri per gli organi della macchina e del motociclista ad un tempo. E veniamo finalmente alla vera, grande trasformazione della motocicletta nel 1905.

Consiste nel passaggio del motore monocilindrico a quello di più cilindri e precisamente a due e quattro cilindri.

Questa trasformazione quasi radicale ha poi il carattere di non presentarsi sotto la forma di una curiosità o di qualche tentativo isolato, giacchè l'hanno contemporaneamente adottata quasi tutte le grandi case costruttrici di motociclette, come: Werner, Peugeot, F. N., Republic, Zédél, ed altre.

Ci consta inoltre che tale modifica, lungi dall'essere la conseguenza di un'affrettata determinazione presa allo scopo di lanciare una novità e fare del chiasso, era invece allo studio sin dai primordi della scorsa stagione 1904 e solo

ne è stata ritardata l'applicazione in pubblico per il giusto desiderio che avevano le grandi case, di provare in precedenza questi nuovi motori ed essere ben sicure di ciò che facevamo.

Noi avremo occasione di descrivere dettagliatamente, in un prossimo numero della *Rivista*, qualche motore a più cilindri, per motocicletta, e lo faremo ben volentieri trattandosi di un grande passo fatto, le cui conseguenze reputiamo saranno assai favorevoli allo sviluppodel motociclismo.

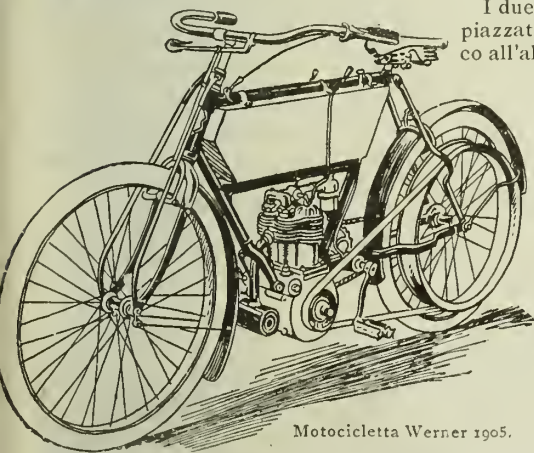
Per ciò che riguarda la forza generalmente adottata, è dai 3 HP. ai 3 1/2 HP. massimo, e constatiamo con piacere che l'augurio nostro dell'anno scorso si è pienamente avverato ed i costruttori non si sono lasciati trascinare sulla china pericolosa delle forze esagerate che procurarono la fine *immatura* del triciclo a motore.

Concludendo, null'altro si ha di veramente importante in fatto di modificazioni e creazioni nuove nelle motociclette.

I telai alquanto più allungati; i freni irrobustiti con predominio di quelli ad espansione interna, e tutto l'insieme della macchina rinforzato e studiato in modo da risolvere il doppio problema di avere una macchina forte e sicura senza aumentarne il peso esageratamente. Pochi i disinnesti del motore e rarissimi i cambiamenti di velocità.

Ecco le principali prerogative della motocicletta 1905 che, riveduta, corretta e portata quasi alla perfezione, prosegue il suo cammino vittorioso nella grande via del progresso.

La motocicletta Werner.

Vi sono quest'anno tre modelli di motociclette Werner, il primo ed il secondo monocilindrici e rispettivamente della forza di 2 1/2 e 3 HP, che non offrono particolarità per uno studio speciale, pure restando sempre due ottime macchine; ed il terzo che costituisce la vera novità Werner 1905, che ha un motore due cilindri della forza di 3 1/4 HP.

I due cilindri sono piazzati l'uno di fianco all'altro nel senso trasversale della macchina, il che favorisce il raffreddamento sempre, e la lubrificazione nelle salite.

La marcia naturalmente riesce assai equilibrata e dolce per merito dei due cilindri del motore, e così pure tanto la messa in moto della macchina che il riprendere in salita vengono facilitati di molto.

Motocicletta Werner 1905.

Invece di tenere aperte le valvole di scappamento per togliere la compressione in partenza, si è studiato un ingegnoso dispositivo che apre invece le valvole di aspirarazione.

La particolarità più importante di questa macchina (dopo il motore) è il suo peso, che non sorpassa i 45 chg.

L'accensione è ancora ad accumulatori.

Questa motocicletta è munita di forcella elastica che presenta la possibilità, in caso di guasti, di potersi modificare in forcella fissa tanto da permettere di raggiungere la prima tappa. I pneumatici, robustissimi, sono Michelin, del nuovissimo tipo che questa grande Casa ha voluto studiare appositamente in vista dell'enorme sviluppo che la motocicletta va prendendo ogni giorno più.

Il telaio si fa da cm. 57 a 60 cm., vale a dire sempre assai basso, come si addice a questi tipi di macchine che accoppiano mirabilmente la massima leggerezza alla più grande velocità.

Indirizzi: Werner Frères, 10 bis, Avenue de la Grande Armée, Parigi; rappresentati a Milano da Mario Mazzoleni, via Palermo, 19.

L'elettricità e l'automobilismo.

Accensione dei motori.

Nei motori a gas, sia questo gas illuminante, gas povero, vapori di benzina, di alcool, di petrolio, ecc., occorre di accendere la miscela di gas ed aria (aria carburata) introdotta e compressa nel cilindro del motore affinchè la subitanea combustione che si produce dia luogo all'esplosione, precisamente come avviene nel terribile gas delle miniere, che è una miscela di gas combustibile ed aria. Una disposizione per produrre questa accensione è quella di far scoccare una scintilla elettrica nella miscela gasosa esplosiva.

(*Accensione elettrica*). Per produrre una scintilla elettrica, occorre dell'elettricità che si muova.

Vediamo anzitutto di saperne qualche cosa:

Corrente elettrica è il passaggio dell'elettricità lungo un conduttore.

Conduttori sono i corpi metallici in generale; buonissimi conduttori sono il rame ed il platino, buono il ferro, ecc. Non conduttori, cioè *isolanti* sono la porcellana, l'ebanite, la gomma, l'aria, ecc. La corrente elettrica ha due misure: *ampère* per l'intensità e *volta* (comunemente volt, volts) per la tensione. E qui occorrono delle spiegazioni. Immaginiamo nel solaio di una casa un serbatoio d'acqua ed un tubo che scarichi l'acqua al piano terreno. Il tubo rappresenta il conduttore. La quantità d'acqua che passa attraverso al tubo rappresenta la quantità di elettricità che scorre lungo il conduttore, cioè l'intensità della corrente che si misura in *ampère*. La pressione colla quale l'acqua è spinta fuori dal tubo rappresenta la pressione o tensione che si misura in *volta*, colla quale la corrente elettrica viene spinta attraverso al conduttore.

Ampèremetro.

Quando una corrente elettrica dell'intensità di 1 ampère passa attraverso un conduttore durante tutta un'ora, diciamo che è passato un *ampère-ora*, che si scrive amp.-ora, o più brevemente A. O. Due ampères durante 1 ora o 1 ampère durante 2 ore sono due amp.-ora e così via.

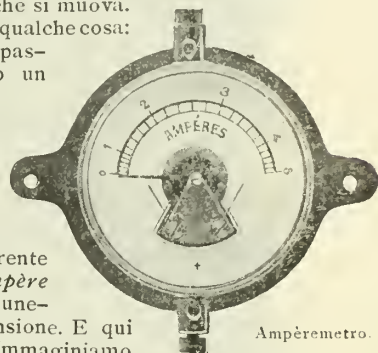
La *tensione* o *forza elettromotrice* o *voltaggio* rappresenta la differenza di livello fra il punto dal quale parte la corrente ed il punto al quale essa arriva, precisamente come se si trattasse di una caduta d'acqua.

In pratica si dice che la corrente parte dal polo positivo (+) del generatore (accumulatore, pila) e ritorna al polo negativo (—).

Il complesso dei conduttori, fili, apparecchi, ecc., attraverso ai quali passa la corrente per andare dal polo + al polo — si dice *circuito*. Un circuito si dice *chiuso* quando esso è continuo, cioè quando la corrente può circolare in esso; si dice invece *aperto* quando è interrotto, cioè spezzato in un punto per cui la corrente non può più passare. Disporre parecchi generatori di corrente *in serie* vuol dire collegarli in modo che le tensioni individuali si sommino, cioè collegare il polo — del primo generatore di corrente (pila od accumulatore) col polo + del secondo e così via in modo da avere all'estremità liberi un polo + ed uno — la cui tensione è, come si è detto, la somma delle tensioni dei singoli elementi.

Voltmetro.

L'*ampèremetro* è un apparecchio che serve a misurare la intensità della corrente che passa in un conduttore, cioè il numero degli *ampères*. Ordinariamente, e per piccole in-

tensità di corrente, questa attraversa direttamente l'apparecchio, per cui non è bene adoperarlo anche per poco tempo per intensità superiori al massimo di ampères segnati sulla scala.

Il *voltmetro* è un apparecchio che serve a misurare la tensione di una pila o di una batteria di pile, di un accumulatore o di due in serie (accumulatore doppio). Quando lo si adopera per una sola pila o per un sol accumulatore esso ha la scala da 0 a 3 volta, quando serve per le batterie di pile o per un accumulatore esso ha la scala da 0 a 6 volta. Se l'ampèremetro od il voltmetro hanno segnato una delle punte di contatto con un + vuol dire che essi danno indicazioni esatte solo mettendo il contatto + sul polo + dell'accumulatore o della pila. A suo tempo spiegheremo caso per caso l'uso di detti apparecchi.

Date queste nozioni indispensabili, che sarà bene rileggere, passiamo a vedere i generatori di corrente e cominciamo da quelli oggi più diffusi.

Accumulatori.

Tutti capiscono dal nome stesso che cosa sia un accumulatore elettrico: un apparecchio capace di ricevere la corrente elettrica, trattenerla e restituirla a richiesta.

Scientificamente si chiama anche pila secondaria perchè, a differenza delle vere pile, la corrente che esso restituisce è una corrente di polarizzazione o secondaria.

La tensione di un accumulatore in scarica è di 2 volta, mentre quella di una pila è ordinariamente di 1 volta. Gli accumulatori in uso per accensioni sono quasi sempre doppi, cioè sono in due serie collegati + — in un recipiente a due scompartimenti. La tensione di scarica è quindi di 4 volta ed i poli liberi muniti di morsetti sono uno + e l'altro —.

Un'altra differenza fra le pile e gli accumulatori è questa. Se si toccano i due poli di una pila (o di una batteria di pile) con un pezzo di filo di rame corto e grosso, cioè di piccolissima *resistenza* (opposizione al passaggio della corrente), essa pila lancia attraverso al filo solo quel tanto di corrente che essa può dare per il lavoro chimico interno e continua a darla finchè questo procede. Ripetendo lo stesso esperimento su di un accumulatore, lo si scaricherebbe in *corto circuito* (cioè attraverso un circuito che non oppone resistenza, neanche al passaggio di forti correnti) e l'accumulatore darebbe, attraverso al grosso filo di rame, in pochi secondi quasi tutta la corrente di cui esso è carico. In altre parole, se immaginiamo che la pila sia un vaso ripieno di gelatina e l'accumulatore un vaso pieno d'acqua e supponiamo che la scarica in corto circuito corrisponda ad un rovesciamento dei due vasi, quello della gelatina, cioè la pila, lascierà uscire la gelatina, cioè si vuoterà lentamente, mentre quello pieno d'acqua, l'accumulatore, si vuoterà istantaneamente. Questa scarica così violenta è dannosa all'accumulatore.

Ecco perchè bisogna badare a non mettere dei pezzi di metallo sui poli di un accumulatore, come si deve badare ad impedire che durante la marcia dell'automobile e specialmente della motocicletta, l'accumulatore possa, per le scosse che riceve, toccare coi due poli a vite il cielo del vano che lo racchiude se questo è di metallo non protetto da sostanza isolante.

Una buona casa costruttrice di accumulatori per accensione ha introdotto, or non è molto, il lodevole perfezionamento di munire le viti dei poli di un rivestimento di ebanite per cui restano evitati tutti i pericoli di scariche fortuite tanto più dannose inquantochè molte volte avvengano inosservate lasciando l'automobilista colla sorpresa di restar senza corrente per l'accensione.

Altra osservazione da fare in proposito è che non si deve usare l'ampèremetro per vedere quante ampères può dare l'accumulatore o per vedere se esso è carico, come si farebbe con una pila, perchè evidentemente l'accumulatore scaricherebbe attraverso all'ampèremetro il massimo di corrente che il filo dell'apparecchio lascia passare; l'ago balzerebbe verso l'estremità della scala e si correrebbe il pericolo di danneggiare l'ampèremetro.

Il Dottore.

Treno automobilistico Renard.

Pubblichiamo qui di fronte il *cliché* (gentilmente favoritoci dall'*Automobil-Welt* di Berlino), rappresentante il « treno automobilistico Renard », che aveva formata una delle novità più notevoli del sesto *Salon* di Parigi, nel 1903, e del quale ancor tanto si parla, specialmente dalla stampa tedesca.

Con questo treno si compirono di recente a Berlino degli esperimenti militari, ai quali intervennero anche i ministri von Hammerstein e von Podbielski, che, assieme coi loro seguiti, montarono nel treno per un giro di prova; prova che riuscì soddisfacente, e che diè argomento a nuove discussioni, osservazioni, calcoli.

Il treno Renard è formato d'una vettura motrice alla quale sono agganciate altre vetture; ma queste non sono semplicemente trascinate dalla prima; chè al contrario, la forza, mediante alberi snodati, è trasmessa direttamente alle ruote posteriori di ciascuna vettura.

Si osserva dai tecnici che questo metodo, se offre dei vantaggi, offre però anche degli inconvenienti, in causa della grande dispersione di forza che esso produce; dispersione che viene calcolata dal 30 al 40 per cento della forza totale; dal che si deduce che alla vettura motrice non potranno venir unite che due od al massimo tre vetture.

Dell'argomento si occupa, sotto i punti di vista storico e tecnico, il periodico *Der Rad-Markt und das Motor-fahrzeug* (Bielefeld). L'articolista, ricordati i precedenti dei treni senza rotaie, spiega come il colonnello francese Renard, il quale dapprima si serviva d'una macchina a vapore e della trasmissione della forza col mezzo della elettricità, abbia poi preferita una macchina a benzina e la trasmissione della forza meccanicamente; e finisce il suo primo articolo col riportare l'opinione del noto costruttore Louis Turgan, il quale calcolò che ogni carrozza del treno Renard ha una forza motrice dal 50 al 60 per cento minore della carrozza che la precede; e perciò si deve conchiudere, come s'è detto sopra, che il treno Renard non può essere ragionevolmente formato da più di tre vetture, compresa la motrice.

Anche il periodico *Der Motorwagen* (Berlino) pubblica sul treno Renard interessanti articoli dell'ing. W. A. Th. Müller.

L'automobile e la medicina.

A Budapest si è istituita una società di medici volontarî, sempre pronti ad accorrere per portar soccorso in casi d'infortunî sul lavoro, o di altre disgrazie corporali.

Tale società è fornita d'uno speciale automobile, nel quale possono trovar posto il conduttore, tre medici, la cassetta dei medicinali, la cassetta dei ferri chirurgici, e dodici barelle portatili per feriti, le quali si possono in mezzo minuto rendere utilizzabili.

Per farsi socio del T. C. I. bisogna mandare la propria adesione alla Sede Centrale di Milano, via Monte Napoleone, 14, accompagnata dall'importo dell'associazione vitalizia in L. 100 se in Italia, L. 125 se all'estero una volta tanto; oppure dell'associazione annua in L. 6 se in Italia e L. 8 se all'estero, oltre, per la prima volta, la tassa di buon ingresso L. 2.

Un automobile-casa.

Riproduciamo qui la fotografia dell'automobile col quale il signor Giulio Secrestat di Bordeaux è giunto di recente a Parigi.

L'interno di questa casa sulle ruote consiste d'un salotto da pranzo (alla cui tavola possono prender posto venti persone), d'una camera da dormire con due letti, d'una cucina, e d'un locale per il macchinista.

La lunghezza di questo automobile è di 10 metri. Esso poggia su ruote di legno senza pneumatici. Il motore, della forza di 20 HP, permette una velocità di 30 chilometri all'ora.

La psicologia dell'automobilismo.

Il dottor Nacke, uno fra i più apprezzati scienziati tedeschi, pubblica uno studio sulle condizioni d'animo dell'automobilista, basandosi su numerosissime inchieste.

Naturalmente il Nacke trascura affatto nel suo studio gli automobilisti dalle modeste aspirazioni, per occuparsi di quelli soli che spingono le loro macchine alle sfrenate velocità che ormai non conoscono limiti.

Nei momenti di maggior velocità l'animo dell'automobilista è come avvolto in una nebbia che non gli permette la percezione esatta delle cose, in uno stato di semi-ebbrezza che lo spinge incessantemente più innanzi e lo fa divorare lo spazio, senza lasciargli il tempo di misurare le possibili conseguenze della sua pazza corsa.

Il corridore il quale si slancia ad una velocità insensata prova una sensazione piacevole, ma di natura morbosa: è un specie di ubbriachezza che a volta a volta eccita e calma i suoi nervi.

Sferzato il viso dall'aria, il corridore sente d'essere quasi sprofondato in un sogno. Il sentimento della sua potenza si accresce, a segno che egli non considera per nulla ciò che si può trovare sul suo cammino.

Ma la ragione di questo stato d'animo, la causa psicologica o patologica di questo modo di vedere?

Il dottor Nacke attribuisce questo momentaneo delirio all'irregolarità dell'afflusso del sangue al cervello, e soprattutto della linfa nelle circonvoluzioni del labirinto dell'orecchio interno.

Per effetto della velocità si producono in quest'organo delle oscillazioni che possono avere gravissime conseguenze: la circolazione del sangue non procede normalmente, e questo toglie al *chauffeur* la perfetta percezione delle cose.

Tutto ciò è favorito dalle cause esterne, quali sarebbero la normale respirazione, la polvere e l'elevata temperatura portata dai pesanti indumenti di cuoio.

Ancora: quando l'automobilista porta gli occhiali colorati, è costretto per vedere ad una forte tensione nervosa che aggrava la situazione, già compromessa dall'eccitamento richiesto dalle manovre complicate e numerosissime della corsa sfrenata.

Il corridore si trova preoccupato a tal segno, che le idee del suo cervello si susseguono rapidissime e confuse.

Questa ebbrezza, che presenta un'analogia con quelle prodotte dall'assenzio e dall'alcool, è gradevole da principio, ma degenera assai facilmente in una vera esaltazione che distrugge ogni sentimento di responsabilità e della conservazione.

La crisi della velocità produce nel corridore un senso di ubbriachezza che lo rende indifferente ad ogni pericolo.

Il dottor Nacke osserva che queste sensazioni provate dai corridori di professione durante le maggiori velocità possono essere sentite dagli individui nervosi anche nelle corse più moderate.

Il monitore della velocità.

La ragione principale per cui si hanno a deplorare disgrazie dovute all'eccessiva velocità degli automobili, sta nel fatto che il manovratore stesso non ha l'esatto controllo della velocità del suo veicolo. Perciò sarà salutato con piacere un nuovo e semplice congegno che ha lo scopo di far avvertito lo *chauffeur* quando la velocità dell'automobile oltrepassa quei limiti, che la pratica ha fissato come corrispondenti a garantire la sicurezza dei pedoni e dell'automobile stesso.

Questo semplice e geniale congegno consiste di un tubo metallico assicurato al centro di una delle ruote del veicolo, che porta nel suo interno un piccolo peso, che può muoversi liberamente nel tubo stesso. In condizioni normali, il peso è trattenuto alla parte inferiore del tubo da una molla a spirale. Quando la ruota incomincia a girare, il peso, in virtù della forza centrifuga che incomincia ad agire, tende ad abbandonare il centro della ruota, ma vi è parzialmente trattenuto dalla molla, ed assume così una posizione d'equilibrio fra le due forze: quella centrifuga e la tensione della molla. Naturalmente, come la velocità del veicolo aumenta, cresce pure la forza centrifuga, in modo che il peso va sempre più scostandosi dal centro della ruota. Alle differenti velocità dell'automobile corrisponderanno dunque differenti posizioni del peso.

Se ora si oltrepassa la velocità, fissata per una corsa moderata, il peso viene mandato tanto distante dal centro della ruota, da toccare un contatto elettrico, perfettamente isolato dalla ruota, e chiude così un circuito, mettendo in attività un forte campanello elettrico, inserito pure nel circuito stesso, il quale incomincia a suonare e non cessa che quando il manovratore riduce la velocità. Quando la velocità è ridotta alle dovute proporzioni, il peso, non sentendo più tanto fortemente l'azione della forza centrifuga, ritorna verso il centro, sollecitato dalla molla, ed interrompe così il circuito. La corrente necessaria a far funzionare il campanello viene fornita da una piccola batteria di pile a secco.

Questo congegno è già stato applicato a diversi automobili in Inghilterra, e se l'assennatezza del manovratore lo asseconda, si può star certi che una gran parte delle disgrazie sarà evitata.

La moda e l'automobilismo.

Come abbiamo notato nel numero precedente, l'automobilismo va esercitando una notevole influenza sulla moda,

Fig. 1.

specialmente dopo che esso si è andato diffondendo in tutte le corti reali, ed ha attirate nelle sue spire voluttuose molte eleganti signore. Il compito della moda non era facile, perchè essa era chiamata a fondere la praticità colla modernità, ed a

produrre costumi che presentassero le signore adorabilmente eleganti, e nello stesso tempo le difendessero dal freddo, dal vento, dalla polvere e dalla pioggia.

Varie case inglesi e tedesche hanno già fatti in questo campo notevoli progressi; e, per dare qualche esempio, togliamo dalla *Allgemeine Automobil-Zeitung* questo figurino (fig. 1) spedito a quel periodico da una casa di Berlino, e dal periodico *The Car* (Londra) il più moderno copricapo per signora automobilista (fig. 3).

Se poi qualche signora fosse disposta a nascondere interamente il proprio viso, e non cercasse l'eleganza, ma soltanto la comodità e la difesa contro gli elementi, potrebbe adottare il presente costume (fig. 2), che era esposto al Salon di Parigi. Con quel costume addosso, tutte le signore possono far credere d'esser bellissime! Saremmo ben lieti di presentare anche disegni e modelli forniti da sarti e modiste d'Italia; ma dove andremo a prenderli? Le signore italiane che vanno in automobile non sono ancora in numero tanto notevole da influire sulla moda nazionale, e perciò esse, in caso di bisogno, ricorrono all'estero. È questo però uno stato di cose che non deve durare.

Fig. 2.

Fig 3.

L'automobilismo è non soltanto un potente mezzo di turismo, ma anche una grande industria, che offre lavoro e guadagno a gran numero di persone, che esercità influenza anche su altre industrie e su altri mezzi di progresso: strade, alberghi, mode.

Principio darviniano: il bisogno crea l'organo.

In riposo. Pronto per montare in automobile.

Automobile Club d'Italia.

Presso il Touring ebbe luogo la terza riunione dei delegati dei clubs automobilistici di Milano, Torino, Genova, Padova, Firenze, e del Touring. Il presidente senatore Ginori, reduce dal congresso internazionale di Parigi, riferì che prossimamente l'Automobile Club d'Italia sarà riconosciuto dalla Federazione internazionale. I delegati decisero di trasportare la sede della Federazione nazionale a Torino, salvo portarla a Roma quando colà sorga un Club automobilistico. Il giorno 25 i delegati dell'Automobile Club d'Italia tennero un'altra seduta a Torino, nota sede del Club automobilistico d'Italia.

* * *

Nella riunione di Torino si dichiarò definitivamente costituito l'*Automobile Club Italiano*, con sede in Torino. A presidente fu eletto il marchese Ginori di Firenze: a vicepresidenti Massoni di Milano e il marchese Ferrero di Ventimiglia.

Dopo la costituzione dell'Automobile Club Italiano, si è sciolta l'Unione A. I.

E' stata nominata la Commissione sportiva incaricata di stabilire il calendario delle corse, di redigere il regolamento e di eleggere i cronometristi. Alla direzione di questa Commissione è stato chiamato il marchese di Soragna, di Milano; segretario il dott. Guastalla, pure di Milano.

* * *

Il Deutscher Automobil Club ci comunica di aver spedito all'A. C. de France la lettera che riportiamo:

« Dopo aver preso conoscenza di quanto venne pubblicato nel loro organo ufficiale a riguardo del Grand Prix, ci teniamo onorati di comunicar loro che noi probabilmente non saremo in grado di partecipare alla Coppa Gordon-Bennett, se costì venisse deciso di far disputare sullo stesso percorso e contemporaneamente la Coppa Gordon-Bennett e il Grand Prix. « Poichè, a quanto pare, anche gli altri clubs che hanno diritto di concorrere prenderanno analoghe deliberazioni, così preghiamo che, per mantenere inalterata la classicità ormai acquistata dalla Coppa Gordon-Bennett, si abbia a tenersi questa separata dal Grand Prix ».

Servizî automobilistici.

Roma-Viterbo. — Da alcuni giorni sulla linea Roma-Viterbo sono state messe in servizio le automotrici a vapore, sistema Purrey di Bordeaux. L'impiego di queste automotrici pei treni di passeggeri ha dato ottimi risultati, e dimostra che esse possono rendere eccellente servizio su tutte le linee che hanno un movimento limitato di viaggiatori. Della geniale e utile iniziativa va data lode alla Società Mediterranea, che per prima in Italia ebbe l'idea d'adottarla. Dopo un periodo di prove per stabilire esattamente il consumo, e addestrare il personale, dimostrando l'economia dell'uno e dell'altro, le automotrici sulla linea Roma-Civitavecchia con pendenze variabili su un massimo del 7 e dell'8 per mille, hanno comodamente raggiunta la velocità di 75 chm. all'ora, rimorchiando tre vetture grandi intercomunicanti. Queste automotrici sono fornite di freno continuo automatico, di riscaldamento a vapore per l'interno dei compartimenti e di abbondante illuminazione data da elegantissime lampade elettriche. Il servizio viaggiatori sulla linea Roma-Viterbo ora, grazie a queste automotrici, è perfetto, e, cosa degna d'essere notata, non si verificano ritardi di sorta.

Roma-Frascati. — Il giorno 26 u. s., alle 10, è partito dalla stazione di Roma sui binari usuali un automobile ferroviario con motore a benzina diretto a Frascati. Sul carrello automobile erano l'ispettore capo della Mediterranea e un ingegnere dell'Ispettorato governativo delle ferrovie. Il carrello automobile è tornato alle 14,30 dopo un riuscitissimo esperimento. La velocità media conseguita è stata di 35 chm. all'ora. In Europa il carrello automobile è adottato già dalle amministrazioni delle ferrovie della Spagna, della Russia e dell'Ungheria.

Mantova. — Per aumentare i mezzi di comunicazione tra i paesi del Mantovano e provincia e provincia, per le località tagliate fuori dai contatti delle ferrovie e dei trams, la Deputazione provinciale di Mantova studia l'impianto d'un servizio d'automobili sulle seguenti linee:

a) Gazoldo degli Ippoliti-Redondesco-Mosio-Acquanegra sul Chiese-Canneto sull'Oglio-Piadena;

b) Mantova-San Giorgio-Cadè-Roncoferraro-Villipenta-Gazzo Veronese e Nogara;

c) Mantova-Cittadella-S. Antonio-Malavicina-Valeggio-Ponti-Monzambano-Peschiera;

d) Bozzolo-Rivarolo-San Giovanni in Croce;

e) Viadana-Gazzuolo con allacciamento di tutte le frazioni rivierasche;

f) Viadana-Brescello (la provincia di Reggio Emilia farebbe l'allacciamento di Brescello col capoluogo).

Il servizio servirebbe pel trasporto dei passeggeri e della merce poco voluminosa.

Servizio postale a Milano. — C'era da varî mesi il progetto di sostituire, per la posta fuori di città di Milano, carrozzelle elettriche veloci, alle carrozzelle a cavalli. Con queste però, pur portando un vantaggio al servizio, non si riuscirebbe forse ad evitare uno dei maggiori inconvenienti che attualmente si riscontrano e che fanno in modo che molte volte, specialmente per le impostazioni del pomeriggio, parta in precedenza la corrispondenza ultima impostata, ritardando assai notevolmente ed almeno fino al giorno successivo quella impostata prima. Avute le opportune istruzioni dalla Direzione delle poste di Milano e fatta qualche prova, la ditta Turrinelli e Camona, che ora esercisce gli automobili elettrici per la posta di città, ha creduto di poter proporre al Ministero l'uso di furgoncini elettrici appositi. L'ing. Turrinelli, della ditta suddetta, ebbe un colloquio col ministro delle poste Morelli-Gualtierotti e col direttore generale comm. Gamond ed in esso fu deciso, che entro il mese di marzo, in via sperimentale, e per una parte della città, il servizio di vuotatura delle cassette e del riordino delle lettere durante il percorso per portarle alla stazione, verrà fatto con furgoncini elettrici espressamente studiati, simili a quelli attualmente in uso per la posta di città, ma più piccoli e più veloci.

Scuola per Motoristi (Chauffeurs) a Milano.

La Società d'Incoraggiamento d'Arte e Mestieri (Santa Marta, 18) istituisce un Corso d'Insegnamento che ha per iscopo di dare tutte quelle nozioni elementari che sono indispensabili ad una razionale manutenzione di una vettura automobile e al suo buon esercizio. L'insegnamento non suppone in chi vuol seguirlo nessuna cognizione particolare risguardante gli automobili, e neppure nessuna cognizione generale di meccanica.

Programma del corso. — I punti principali del programma, che sarà svolto in trenta lezioni circa, sono i seguenti:

Principî generali di meccanica. — Cosa è un motore. — Il motore per automobile; sue parti essenziali ed accessorie. — Trasmissioni del movimento. — Norme particolari per il buon funzionamento. — Lubrificazione. — Freni.

Nozioni relative alle motociclette.

Iscrizione al corso. — Possono iscriversi coloro che compiuti i diciassette anni di età, pagano all'atto della iscrizione *Lire Dieci* e che proveranno, dietro esame, di saper leggere, scrivere e fare le prime quattro operazioni di aritmetica. L'iscrizione rimane aperta presso la sede della Società, Via S. Marta, N. 18, dal giorno primo all'11 del prossimo febbraio. L'esame si terrà il giorno 12 febbraio, alla ore 13. Le lezioni principieranno il giorno 16 febbraio alle ore 20, e proseguiranno nei successivi giorni di domenica alle 13, e di giovedì alle 20 di ciascuna settimana. Al termine del corso, verrà rilasciato un certificato a quegli iscritti che avranno superato un esame finale. La iscrizione è limitata a sessanta allievi. Le lezioni sono pubbliche.

Nelle spese concorreranno il Touring Club Italiano e l'Automobile Club di Milano. Speriamo che alla parte teorica del corso abbia a seguire la parte pratica.

Esposizioni automobilistiche del 1905.

Dal 14 al 21 gennaio, New York; 14 al 24 gennaio, Bruxelles; 21 gennaio al 6 febbraio, Torino; 27 gennaio al 4 febbraio, Londra (Cristal Palace); 4 all'11 febbraio, Chicago; 4 al 19 febbraio, Berlino; 3 al 16 febbraio, Detroit; 15 febbraio, Torino; 24 febbraio, Manchester; 13 al 18 febbraio, Berlino; 15 marzo al 9 aprile, Copenhagen; 16 al 29 marzo, Vienna; 27 marzo al 5 aprile, Washington; 11 al 25 maggio, Stoccolma; 2 al 10 luglio, Rouen; dicembre, Parigi (Grand Palais).

— A Budapest, dal 7 al 21 maggio 1905, si terrà la seconda esposizione internazionale di automobili organizzata dal Club automobilistico Ungarico.

— A cura del Club Ciclistico di Tombetta (Verona) verrà organizzata pel prossimo marzo una mostra di fanali ed accessori per biciclette ed automobili, nel salone Sammicheli.

VARIETÀ

H. P. — La *Vie Automobile* fa giustamente rimarcare l'impiego abusivo di H. P (*Horse Power*) nell'industria automobilistica. L'*horse power* degli Inglesi non ha lo stesso valore del nostro cavallo-vapore. Infatti esso rappresenta 550 *foot-pounds*, eguale a 76041 chilogrammetri invece di 75.

Tutti quelli che sono interessati nell'automobilismo terranno presente questa differenza usando le denominazioni C. V. invece di H. P. per indicare il nostro Cavallo-Vapore.

L'automobile danneggia il cavallo? — Il Salon di Parigi ha meravigliato il mondo intero ed il progresso dell'industria automobilistica comincia ad allarmare i più noti allevatori di cavalli.

Louis Beaume, redattore della *France Ch va ine,* non è di questo parere e scrive: " Io non sono allarmato oltre misura da tutti i progressi dell industria automobilistica, e la mia opinione non ha avuto finora occasione di variare. Io noto infatti sempre più che su dieci parigini che acquistano degli automobili ve ne sono nove che non hanno mai posseduto cavalli e vetture. Non è la stessa cosa il montare una scuderia con cocchieri, *grooms,* cavalli e carrozzeria, e l'acquistare una macchina che si mette in rimessa e della quale non si ha più ad occuparsi quando non se ne ha bisogno per le passeggiate. L'automobile può dunque guadagnare terreno tutti i giorni, senza guadagnarlo sul cavallo, poichè sono due cose differenti ".

Mozzo enigma. — Ci vengono da varie parti chiesti gli indirizzi dell'inventore e costruttore del *mozzo enigma*, di cui abbiamo parlato nella *Rivista* di dicembre. Eccoli:

Inventore: Avv. Cavalli, via Assietta, 6, Torino.

Costruttore: Signor Francesco Passoni, corso S. Maurizio, 73, Torino.

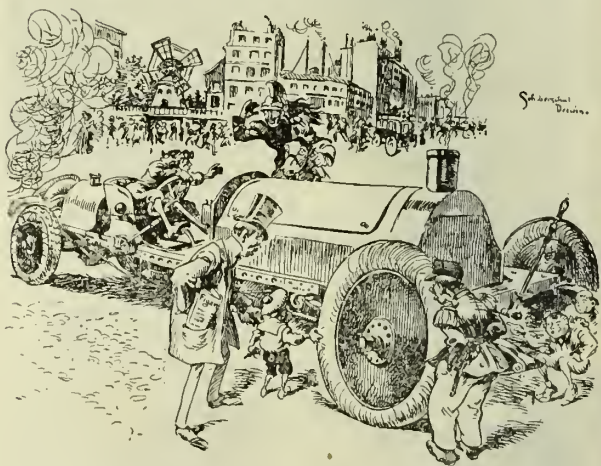
La guerra, il cavallo e l'automobile.

Nell'*Almanacco Italiano* della ditta Bemporad (del quale parliamo a pag. 64 di questo numero della *Rivista*) leggiamo la seguente graziosa poesia del poeta romanesco Trilussa (Carlo Alberto Salustri):

Ner mejo che un sordato annava in guerra
Er cavallo je disse francamente:
— Io nun ce vengo. — E lo buttò per terra
Precipitosamente.

— No, nun ce vengo — disse — e me ribbello
Ar boja che t'ha messo l odio in core,
E te commanna de scannà' er fratello
In nome der Signore!

Io — dice — so' 'na bestia troppo nobile
Pe' prestamme a l'infamie che fai tu:
Se vòi annà' in guerra vacci in automobile,
N'ammazzerai de più.

La nota umoristica.

(Dallo *Schauferl* di Monaco).

Fulminea sintesi d'osservazione dell'automobilista che gira con una 200 HP. cerca d'impressioni.

— Guardia, ove sono arrivato?

— A Parigi, signore!

— Non si perda in questi piccoli dettagli trascurabili. In quale parte del mondo sono giunto?

NAUTICA

Decimo Congresso Internazionale di Navigazione.

L'Associazione internazionale permanente dei Congressi di Navigazione ha tenuto dal 1885 periodicamente i suoi Congressi nelle principali città d'Europa, come Bruxelles (1885), Vienna (1886), Francoforte sul Meno (1888), Manchester (1890), Parigi (1892), Aja (1894), Bruxelles (1898), Parigi (1900), Düsseldorf (1902).

Il governo, per ricevere degnamente gli ospiti che verranno pel Congresso, ha proposto, ed il Parlamento l'ha approvato, uno stanziamento di 100 000 lire. Per la rogazione di questa somma fu nominata una Commissione di amministrazione, la quale poi nominò, nel suo seno, due Sottocommissioni, una di finanze e l'altra pei ricevimenti. Queste Sottocommissioni hanno, approfittando della ospitalità loro offerta, preso stanza nei locali del Touring.

La Commissione dei ricevimenti ha tenuta la sua prima adunanza l'11 gennaio, e si radunerà ogni mercoledì alle 16. La Sottocommissione per le finanze si riunirà regolarmente ogni giovedì essa pure. Il Congresso sarà tenuto a Milano nel prossimo settembre. Si calcola sopra un concorso di circa 1500 congressisti, per l'alloggio dei quali si stanno già facendo pratiche. Si faranno gite sul Lago Maggiore, sul Lago di Como... probabilmente anche sul Po e due altre per mare a Napoli via Genova-Spezia. Del Congresso, che ha per noi una grandissima importanza, riparleremo nei prossimi numeri.

Piroscafo che attraversa i monti della Svezia.

Tale Associazione (che ha la sede a Bruxelles) ha accettata con piacere l'offerta del Governo italiano di tenere il decimo Congresso a Milano. È da sperarsi che l'opera della Commissione per lo studio della Navigazione interna nella valle del Po uscirà dalle discussioni del Congresso rafforzata, e che il numero dei fautori del grandioso progetto verrà, per esse, notevolmente accresciuto.

La Commissione di organizzazione è divisa in due sezioni: per la Navigazione interna (presidente sen. ing. Giuseppe Colombo), Navigazione marittima (sen. conte Camillo Candiani d'Olivola, contrammiraglio).

Molte e di supremo interesse sono le *questioni* sottoposte a discussione e le *comunicazioni* ammesse tanto nell'una che nell'altra sezione.

Fra le prime ricorderemo quelle: sulla utilità ed organizzazione dei trasporti misti, ossia per vie ferrate e navigabili; sulla influenza del diboscamento e del prosciugamento delle paludi, sul regime sulla portata dei corsi di acqua; studio dei sistemi atti a superare grandi differenze di livello nei canali navigabili.

Fra le seconde ricorderemo questa: « Allo stato attuale della tecnica delle comunicazioni è possibile pensare ad una via di navigazione interna che attraversi le Alpi e metta in comunicazione diretta l'Europa centrale col Mediterraneo e coll'Adriatico? ».

Tale questione ci ha suggerito di riprodurre qui la fotografia d'un piroscafo, che, nella Svezia, supera colli e monti per passare da mare a mare.

TURISMO IPPICO

Il turismo ippico è, come il turismo automobilistico, sostenuto oggi dal Touring Club di Francia.

Questa grande associazione, sorta con l'intento di tutelare i diritti dei ciclisti viaggiatori e poi quelli degli automobilisti, ha oggi incluso nel suo programma il turismo ippico, creando una sezione speciale per rimettere appunto in onore il viaggio a cavallo ed in vettura tirata da trottatori. Compongono questa nuova sezione le più note personalità ippiche; presidente è il signor M. Hornez.

Nella sua prima riunione tale sezione determinò esattamente i limiti e la natura della sua azione: occuparsi di tutte le questioni che riguardano il cavallo nei suoi rapporti colla strada, esclusa assolutamente la pista.

La sezione (a disposizione della quale il Touring Club di Francia ha messe 10 000 lire) si è suddivisa in tre sotto sezioni, che si sono tosto messe al lavoro.

Al Touring Club de France, come rileviamo dal penultimo numero della *Revue Mensuelle*, giunsero numerose lettere da parte di soci i quali, possedendo cavallo e carrozza, desiderano servirsene per imparare e conoscere il loro paese; ed esprimono il desiderio di unirsi, sotto gli auspici del Touring, a tale scopo.

Qualche lettera entra già in particolari, ed indica quale razza di cavalli sarebbe preferibile per questo genere di viaggi; e dal suo canto il Touring Francese ha già cominciato un'inchiesta sul numero delle stalle e *boxes* disponibili nei singoli paesi, ed inizia persino il lavoro per la compilazione d'un elenco di « stalle affiliate », e chiede se i proprietari di esse sarebbero disposti a concedere ai soci del Touring uno sconto del 10 per cento sui prezzi dei posti dei cavalli e dei letti dei cocchieri.

Nel suo ultimo numero, la *Revue Mensuelle* del Touring Club de France pubblica un articolo del signor L. Barbier sul *cavallo da turismo,* dimostrando, in base alla sua pratica, come si devono scegliere, educare, trattare i cavalli destinati a gite turistiche.

A qualche cosa di simile non si potrebbe pensare anche in Italia? E vorrebbero i vostri soci, in semplice via di discussione, esprimerci il loro parere, e dirci se, dove, come si compiono o si potrebbero compiere viaggi turistici con cavalli, in Italia? E non sarebbe questo un argomento interessante anche per il commercio ippico?

Buttiamo l'idea. A chi può il raccoglierla, lo svolgerla, l'attuarla.

ALPINISMO

Il Club Alpino Italiano tenne il 18 dicembre a Torino l'assemblea dei delegati. Ne erano presenti 76. Furono elette alcune cariche sociali, approvato il preventivo 1905 (in L. 42 382 in entrata ed uscita) e prese altre deliberazioni importanti. Il delegato Randone augurò che sulle Alpi Trentine sorga un grande rifugio per opera degli alpinisti italiani. L'idea era già stata lanciata da un numero unico edito dal Circolo Trentino di Milano, numero di cui il presidente Grober lesse un brano ai delegati, ai quali era stato spedito in omaggio.

La Società Alpina Friulana (che ha sede ad Udine e conta 283 soci), tanto benemerita per lo studio e l'illustrazione del Friuli, e regioni contermini, ha tenuta il 27 dicembre u. s. l'assemblea generale dei soci. Fu approvato il preventivo 1905 (L. 9075 in entrata ed uscita), e vennero elette le cariche sociali. A presidente fu rieletto il prof. Olinto Marinelli (del R. Istituto Superiore di Firenze), figlio dell'illustre e compianto geografo prof. Giovanni Marinelli, per tanti anni presidente di quel sodalizio.

I seguenti soci del Touring si sono (oltre a quelli i cui nomi furono già pubblicati) inscritti quali soci della Società degli Alpinisti Tridentini: Binda ing. Achille, Milano; Finato dott. Giuseppe, Acqui; Finato dott. P., Verona; Cercena Luigi, Saule Adone e Chiarati Augusto, Rocchette (Piovene); Faeli Vittorio, Magnago; Gentilini ing. cav. Camillo, Fiesole; Stefani prof. Alessandro, Bologna; Crini Agostino, Galliate, Novarese; Bastelli Edoardo, Lugo; Battaglia prof. cav. Sebastiano, Castiglione delle Stiviere.

Al prossimo numero una nuova lista.

Rifugi alpini. — Oggi giorno i rifugi alpini in Europa ammontano a 300. Il più elevato è La Cravate, sul Cervino, a 4134 metri. Sessantacinque sono i Clubs e le Società alpine, con un totale di 97 000 soci. Non si dirà adunque che l'alpinismo è in decadenza. Esso si va trasformando, come ogni altra cosa di questo mondo; ma è in continuo progresso.

I quattordici rifugi della Società degli Alpinisti Tridentini durante il 1904 furono visitati da 1881 persone, delle quali 835 italiani e 1046 stranieri. Il rifugio Bolognini (gruppo Adamello-Presanella) ebbe 52 visitatori italiani e 160 stranieri; il rifugio Stoppani (gruppo di Brenta) 62 italiani e 237 stranieri; il rifugio della Tosa (gruppo di Brenta) 60 italiani e 321 stranieri. Gli alpinisti italiani devono sentir il dovere di modificare radicalmente tale statistica.

Lo zucchero in montagna. — Su questo argomento il numero di dicembre della *Rivista mensile del Club Alpino Italiano* pubblica un articolo, che giunge alla seguente conclusione: " Esorto i colleghi a mettere sempre nel loro sacco alpino una certa quantità di zucchero, il quale, se non farà diventar alpinista di primo ordine chi non ne ha la stoffa, servirà per lo meno a facilitare ad ognuno quella qualsiasi ascensione compatibile colle sue forze ".

Turismo invernale

Le feste di Stockolma.

Dal 4 al 12 febbraio hanno luogo a Stockolma le tradizionali e grandiose feste sportive sulla neve.

Notiamo le corse cogli *sky* tirati da un cavallo, e quelle degli *yacht* spinti sulla neve dal vento che soffia nelle vele.

Ci saranno pure gare di nuoto, corse sugli *sky,* corse d'automobili, campionato europeo di pattini, salti di *sky,* caccia a cavallo.

Parte delle feste (che si svolgeranno sotto il protettorato del principe ereditario di Svezia e Norvegia) avranno luogo in teatro, con cori e quadri viventi.

Il bolsleigh.

Oltre al pattinaggio, ed agli *sports* dello *sky* e della slitta (che hanno così strette relazioni col turismo), prende ora sviluppo, nelle stazioni invernali di montagna, il *bolsleigh.*

Il *bolsleigh* è una grande slitta bassa e lunga, a quattro o cinque posti, la quale posa sopra quattro pattini disposti a coppie, due dietro e due avanti, come le ruote d'un carro.

I pattini anteriori girano intorno ad un perno, e per mezzo di uno speciale meccanismo servono da timone; i pattini posteriori sono fissi alla slitta con la quale formano unico corpo. Un freno completa l'equipaggio.

Quattro o cinque persone prendono posto sul *bolsleigh.* La prima fa da timoniere e dirige; quelle di mezzo mantengono l'equilibrio, specie nelle voltate; l'ultimo, manovra il freno. Il *bolsleigh* alla partenza viene spinto; poi subito accelera la velocità, che diviene vertiginosa; salta, sdrucciola, trabalza nelle ripide curve, ed inebbria. Tutta l'abilità di questi si esercita nel prevenire, quasi per istinto, le difficoltà della strada, e nel mantenere l'equilibrio.

I quattro o cinque minuti, durante i quali sono stati attraversati altrettanti chilometri, stancano tanto le facoltà fisiche dei *bobisti* come un'ora di ginnastica.

Detto *sport* appassiona anche le signore e le signorine, fra le quali si contano molte *bobiste.*

Davos, S. Moritz, La Rösa, sono le più antiche stazioni invernali ove vengono fatte tutti gli anni delle importanti esercitazioni. Ivi inglesi, tedeschi, francesi e signori di altre nazionalità si contendono le varie coppie.

Anche nella Svizzera francese si è introdotto questo nuovo *sport;* ed a Leysin, a Les Avants ed in altri siti si tengono delle corse di *bolsleighs*.

Io assistei, l'inverno passato, sotto un bel sole, alle grandi corse di Davos-Klosters; e pensando ai lunghi treni speciali che trasportavano gli spettatori sul luogo delle corse, mi domando: « Perchè in Italia i nostri clubs alpini non hanno ancora pensato ad organizzare, sulle nostre montagne, simili riunioni sportive? »

Nel Cadore e nell'alta Valtellina vi sono strade adattissime per le corse dei *bolsleighs;* e gli *sportsmen* troverebbero un dilettevole divertimento, e nello stesso tempo apporterebbero ai paesetti di montagna, privi di risorse, un po' di commercio. Così farebbero opera utile e dilettevole

Dunque?

Avanti, avanti, via!

SALVATORE CURTI
socio del T. C. I.

Turismo invernale nella Svizzera.

Notiamo, prima di chiudere, che di *sport* e turismo invernale si occupa largamente, nei suoi ultimi numeri, il periodico *La Suisse Sportive,* dalla quale riportiamo questa graziosa coppia di piccoli *skyatori.*

GITE CONVEGNI e notizie dei Consolati

ALESSANDRIA. — All'Albergo d'Europa, numerosi soci del Touring hanno offerto un banchetto al console sig. Pasquale Innocenzo Torti, traslocato a Sondrio in qualità di cassiere provinciale delle poste e dei telegrafi. Il pranzo riuscì cordialissimo e vi fu scambio di vivi augurî.

BOLOGNA. — La sezione locale del Routier Italiano, che nel prossimo maggio si recherà a Milano pei grandiosi festeggiamenti del primo decennio del Touring Club Italiano, sta formando la fanfara sociale alla quale molti volonterosi hanno già aderito.

CHIETI. — I soci del Touring dimoranti a Chieti in una recente riunione hanno deciso di indire un grande convegno cicloautomobilistico da tenersi in questa città in occasione dell'inaugurazione dell'esposizione d'arte antica abruzzese e della ferrovia elettrica Chieti-stazione.

COTRONE (Catanzaro). — Leggiamo nel periodico *L'Aurora Jonica:*

" E' stato istituito a Cotrone dalla Direzione generale di Milano un Consolato del Touring Club Italiano. Il valore educativo e l'azione patriottica di questa geniale associazione sono stati subito altamente apprezzati. Ci asteniamo dal fare i consueti auguri, perchè il gruppo turistico cotronese è il più numeroso della Calabria. L'importante istituzione si deve all'energia dell'infaticabile dott. Ferrari, ricevitore della nostra Dogana ".

FONTE DEI MARMI (Lucca). — Sotto la direzione del console signor Angelo Magrini si compì, il 22 u. s., la prima gita indetta da questo Consolato.

Si percorsero una ventina di chilometri su strade disgraziatamente pessime. Al ritorno i gitanti si unirono in banchetto, che finì con calorosi brindisi in onore del Touring. L'allegra brigata, composta di giovani tutti soci del Touring, si sciolse, facendo voti di ripetere sovente la gita, sperando che venga accolta la domanda in corso per il miglioramento di quelle strade. E' certamente al cattivo stato delle strade che si deve attribuire lo scarsissimo sviluppo del ciclismo nella provincia di Lucca, ove su 329 986 abitanti si contano soli 1697 ciclisti, e soli 219 soci del Touring.

Angelo Magrini.
Cons. del T. a Fonte dei Marmi.

NAPOLI. — Per festeggiare l'apertura del nuovo anno sportivo, il Consolato della Sezione Partenopea del Touring ha organizzato un pranzo sociale, che ebbe luogo sabato prossimo 28 corrente alle ore 19,30, nel Restaurant di Ercole Ferrari in Galleria Umberto I.

Quest'anno la geniale festa ebbe una speciale attrattiva, giacchè a tutti i partecipanti al banchetto venne distribuita la medaglia, che il comm. Federico Johnson direttore generale del Touring, offre a ben cinquantamila soci del Touring Club Italiano, in ricordo del primo decennio di vita della grande associazione.

Ai partecipanti venne inoltre distribuita la Guida regionale *Abruzzi e Molise* di L. V. Bertarelli.

SAN REMO (Porto Maurizio). — Un convegno ciclistico ed automobilistico avrà luogo in San Remo nei giorni 8 e 9 aprile p. v. per iniziativa dei Consolati del T. C. I. e dell'Unione Sportiva Sanremese.

Quanto prima verrà pubblicato il programma del convegno, che verrà rimesso a tutti i Consolati ed a tutte le società sportive.

Oltre ad un artistico distin ivo ricordo per tutti i partecipanti, verranno assegnati premi alle società, ai consolati ed alle società ciclistiche, che prenderanno parte al convegno.

Enrico d'Agostini.
Capoconsole del Touring a S. Francisco.

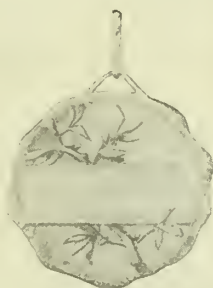
SAN FRANCISCO (California). — Fra i quattro ritratti di capoconsoli che non potemmo, con nostro dispiacere, pubblicare, nella *Rivista* di novembre, era anche quello del signor Enrico D'Agostini, che tiene così alto il nome del nostro Touring a San Francisco di California; e siamo perciò lieti di poterlo pubblicare in questo numero.

Società turistiche

Routier Italiano.

Questa Società Nazionale Ciclistica, (con sede a Bologna), sorta sullo scorcio dell'anno passato, si è già fatta forte e gagliarda in grazia della infaticabile attività del suo direttore generale signor Edgardo Bonesi.

Il Routier Italiano conta 200 soci, in 32 sezioni, fra le quali quelle di Trento, Trieste, Rovereto; e si propone fra altro di partecipare attivamente alla formazione ed al lavoro dei battaglioni dei volontari ciclisti.

Il Routier Italiano sta organizzando una forte schiera di ciclisti, che nel maggio venturo interverranno alle feste indette dal Touring.

Riproduciamo qui, oltre all'elegante distintivo, anche la bella medaglia-ricordo che quel sodalizio, a cui inviamo auguri di prosperità, ha inviato ai suoi soci.

CHIOGGIA (Venezia). — L'Unione Velocipedistica Clodiense darà anche quest'anno, alla fine del corrente febbraio, una veglia ciclistica mascherata, che promette di riuscire assai bene.

GALATINA (Lecce). — Si sono inaugurati i locali del Circolo Sportivo, testè costituitosi.

I soci, già numerosi e pieni di buona volontà, non hanno mancato di risvegliare un po' le energie, da tempo assopite, di molti nostri appassionati *sportsmen*.

Si fece pure la prima delle gite podistiche di allenamento indette per i soci. Fu compiuta felicemente e nel tempo prescritto da pochi volonterosi, che sfidarono il tempo dispettoso, ed ebbero il coraggio di marciare per ben tre ore consecutive sotto acqua e neve, senza che si fosse verificato alcun incidente.

MONTALCINO (Siena). — Anche qui, su questa ubertosa collina, si è avuto nel decorso anno un risveglio del ciclismo, ed ora si è costituita una società sportiva col titolo di Club-Sport Montalcinese. Detta società per ora è composta di soli ciclisti, ma quanto prima le sarà aggregata una sezione podistica.

Il Consiglio direttivo è costituito dei signori avv. Carlo Padelletti, console del T., presidente; Cino Padelletti, direttore; geometra ing. Bucci Luigi, segretario; dott. Livini Tito e maestro Cinelli Augusto, consiglieri. La nuova società, della quale fanno parte quasi tutti i ciclisti di Montalcino, ha già iniziato le sue gite di allenamento.

SUZZARA (Reggio Emilia). — Il Club Ciclistico Suzzarese (formato nella sua maggioranza da soci del Touring) sta costituendo la propria fanfara ciclistica.

Tutti gli scritti inviati alla *Rivista* sono letti attentamente. Se adattati all'indole del periodico, vengono pubblicati, in tutto o in parte, per quanto lo consentono il tempo e lo spazio; in caso contrario vengono distrutti; ma **i manoscritti non si restituiscono mai.**

DI QUA E DI LÀ

A INNSBRUCK, capitale del Tirolo, era stata istituita dal governo austriaco una facoltà giuridica per gli studenti italiani dell'impero. Non è qui il luogo di dire come e perchè quella facoltà sorse e sparì, e per quali ragioni essa non potrà più tornare colà; ma poichè fra gli studenti che vi erano inscritti si contano non pochi nostri soci, così dell'edificio che per un sol giorno fu sede della facoltà giuridica italiana vogliamo conservar memoria anche in queste colonne.

ATRI è una notevole città degli Abruzzi che, fra altro, contende ad Adria il vanto di aver dato il nome al Mare Adriatico. Appartiene alla provincia ed al circondario di Teramo, conta 4278 abitanti nel centro e 13 448 nell'intero comune, è a m. 430 sul mare, e dista 12 chm. dalla stazione ferroviaria Atri-Mutignano, sulla Ancona-Foggia; e chi non credesse tutte queste cose, consulti la guida *Abruzzi e Molise* testè pubblicata dal Touring. Che Atri sia anche un grande centro ciclistico non vorremmo dire, visto che non conta che due soli ciclisti. Meno male che essi sono ambedue soci del Touring! Le più nobili memorie della città sono nella sua cattedrale magnifica (il più mirabile esempio dell'architettura romanica negli Abruzzi), comin-

ciata nel 1285 sotto la direzione di Raimondo di Poggio e Rainoldo Atriano. La cattedrale è adorna di preziosi affreschi di Luca di Penne (secolo XIV) e di Andrea da Lecce (secolo XV), affreschi che si vanno ora liberando dai barbari incrostamenti che li nascondevano. Sulla cattedrale di Atri scrisse un notevole articolo, nell'ultimo numero dell'*Emporium*, Art. Jahn Rusconi.

ERCOLANO (la famosa città detta *Herculaneum* dai Romani ed *Herakleia* dai Greci, e che ebbe il nome dal culto di Ercole), presso Portici, ad 8 chm. da Napoli, giace sotto Resina, villaggio costrutto sopra la lava ed il fango che nel 79 d. C. coprirono questa splendida città, contemporaneamente alla modesta città di Pompei .Il generale principe Elbeuf nel 1719 riuscì, col mezzo di un profondo pozzo, a giungere presso il teatro, e ad estrarne varie statue; gli scavi furono fatti riprendere nel 1737 da re Carlo III di Napoli; nel 1750 fu scavato il cunicolo che anche al presente conduce alla città sepolta; e gli scavi furono fatti continuare dopo il 1806 da re Giuseppe Bonaparte, dopo il 1808 da re Gioachino Murat, e dopo il 1828 da Ferdinando I di Borbone. La maggior parte degli oggetti scavati (statue, inscrizioni, papiri, ecc.) si trovano al Museo Nazionale di Napoli. Dopo il 1868 il governo italiano fece ricominciare gli scavi; e fu messa fra altro allo scoperto la *Casa d'Argo*, così detta perchè è in essa un dipinto rappresente Argo che custodisce Io. Ora s'è formato un comitato di Americani che vorrebbero riprendere su larga scala gli scavi di Ercolano; ma è da augurarsi che l'Italia saprà « fare da sè ».

Giardino della Casa D'Argo a Ercolano.

A tale proposito Angelo Conti, in un suo ottimo articolo nel *Marzocco* di Firenze, scrive:

" I lavori di scavo, che spero presto saranno iniziati a Ercolano, devono avere principalmente per iscopo di rimettere gli edifici antichi alla luce del sole. La qual cosa, se non è possibile per tutto l'insieme delle costruzioni sepolte, poichè sarebbe assurdo abbattere Resina, si può certamente fare in quasi una metà della città antica, su cui posano non case, nè palazzi, ma soltanto campi seminati a vigna e qualche raro agrumeto. Al più, iniziati gli scavi e veduta la loro straordinaria importanza, si potrà espropriare qualche casa in vicinanza della zona libera. Avremmo in tal modo, a brevissima distanza da Napoli, una seconda Pompei assai più importante della prima, che non contiene neanche la centesima parte dei tesori d'arte che il denso strato di fango vulcanico ha qui conservato intatti per la gioia degli uomini futuri. Chi abbia visitato la villa ercolanese dei Pisoni, sa in quanto breve spazio fossero accumulati i tesori di scultura che formano la maggior ricchezza del museo di Napoli; chi conosce la casa d'Argo sa che in due o tre sale furono trovati il *Fauno ebbro*, l'*Ermete in riposo* e la famosa collezione dei papiri, e chi conosce il teatro sa che sotto un solo arco furono trovate le *Danzatrici* che sono nel museo di Napoli e una infinità di statue di marmo e di bronzo che furono spedite in Austria e in Polonia. Ora la villa dei Pisoni è stata scoperta appena a metà; e della casa d'Argo non è forse conosciuta se non una terza parte...

Ernate a riposo.
(Museo di Napoli; dagli scavi di Ercolano).

" Gli stranieri vogliono ora un'altra volta discendere in Italia a portarci via le nostre statue, i nostri vasi e le collane che adornarono le donne greche approdate in riva al nostro mare. Il capo dello Stato, il Governo, gli istituti, i cittadini, tutti insomma tra noi dovrebbero contribuire con ogni mezzo a conservare l'Italia all'Italia, affinchè non un raggio della luce che illuminò il mondo si spenga o vada a splendere inutilmente in terra straniera ".

A SONDRIO, la piccola capitale della grande Valtellina, venne inaugurato, in onore dei Valtellinesi morti nelle guerre dell'indipendenza, un monumento. E' questo opera dello scultore Salvatore Pisani, e consta d'un obelisco (alto undici metri), presso il quale una splendida figura di donna figurante l'Italia, tiene colla sinistra alta la bandiera, e depone colla destra una corona.

Statua dell'Italia
nel monumento di Sondrio.

Per la geografia di casa nostra

Marca o Marche? — Il periodico *L'Opinione Geografica*, parlando dell'opera del prof. Grimaldi *Le Marche illustrate* nota:

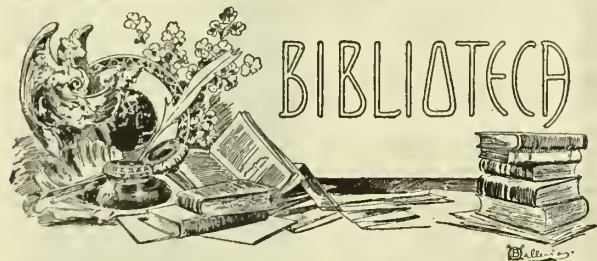
" Un brutto e spropositato titolo ad una pubblicazione buona ed utile. Il nome *Marche* in luogo di *Marca* è stato più volte dimostrato falso, e in nessun'altra occasione, come in questa, appare tale, avvenendo spesso che mentre nella copertina è al plurale, nei numerosi documenti, pubblicati nel testo, è ripetutamente scritto al singolare. A noi non è mai riuscito di trovare un tal nome attraverso la storia italiana avanti il trattato di Vienna del 1815. Quel trattato scritto in francese, oltre la più o meno infausta restaurazione degli Stati italiani, ci regalò, pare, numerosi e antipatici francesismi i quali poterono trionfare mercè i testi informi di geografia che il Piemonte, col regime burocratico, diffuse in tutta l'Italia.

" All'illustre Stoppani, nel *Bel paese*, avvenne di confonderla colla *Comarca*, pure affermando di esserci stato; nel famoso giornale il *Crepuscolo* di Milano, nel quale durante il periodo eroico della redenzione politica d'Italia scrissero uomini di non comune valore, si legge, per esempio, che Recanati era in Romagna, e bolognese era Giovanni Marchetti, ecc. ".

Certo è che l errore è ormai molto diffuso, e sradicarlo non sarà cosa facile.

Notiamo a tale proposito che il periodico *La Favilla*, che da 23 anni si pubblica a Perugia, porta per sottotitolo *Rivista dell'Umbria e delle Marche*, e che il periodico sanitario mensile che si pubblica a Porto Civitanova si chiama *Gazzetta delle Marche*.

Per la carta d'Italia. — Nel Congresso geografico tenutosi nell'aprile dello scorso anno a Napoli, si fecero voti " perchè il benemerito Istituto Geografico Militare estenda a tutta l' Italia il rilevamento topografico al 25 000 " e perchè " i mezzi economici di spettanza del bilancio della guerra e riferentisi a quell'Istituto abbiano quell'incremento necessario, perchè il lavoro in un tempo non lunghissimo possa essere compiuto, concorrendovi anche quei Ministeri che maggiormente possono godere del beneficio di quel lavoro ". Nel *Bollettino della Società Geografica Italiana* (1 gennaio) è la risposta a tale proposta; e da quella togliamo i seguenti dati. I fogli al 25 000 sino ad ora rilevati corrispondono a circa un terzo del territorio nazionale. Le tavolette ancora mancanti sono 2060. Per esse occorrerebbe una somma di L. 3 543 000, ed un lavoro di una quarantina d'anni. Per ora l'Istituto Geografico Militare fa quello che può, cogli scarsi mezzi che sono a sua disposizione, e va, un po' alla volta, approntando quelle tavolette al 25 000, che sono di maggiore urgenza.

BIBLIOTECA

Tutti i libri mandati in omaggio alla RIVISTA del Touring vengono immediatamente annunciati. — Si fa cenno soltanto dei libri inviati in *DOPPIO ESEMPLARE*. — La RIVISTA del Touring (45 000 copie) offre la migliore *réclame* per libri di *sport*, turismo, viaggi, geografia, arte. — Inviare i libri impersonalmente alla direzione della RIVISTA del Touring, via Monte Napoleone, 14, Milano.

Giuseppe Fumagalli, *Almanacco Italiano*; Firenze, R. Bemporad e figlio, 1904 (pag. 660).

Questo *Almanacco* (che è giunto, col 1905, al suo X anno di vita), diretto dal prof. Giuseppe Fumagalli bibliotecario della Braidense, merita bene il sottotitolo di " piccola enciclopedia popolare della vita pratica "; e noi qui ne parliamo perchè autore ed editore mostrano di aver bene compreso che nella " vita pratica " deve aver grande parte anche il turismo, e che questo deve servire non già a semplice diletto, ma bensì come mezzo per conoscere il paese nostro. In questo bel volume (adorno di 960 figure nel testo, 38 tavole fuori testo, ed una tavola in cromolitografia), non solo si parla di automobilismo e ciclismo (*T. E. Magnasco*), ma si offrono anche articoli sulle usanze e costumi tradizionali delle Marche (*Vincenzo Boldrini*), Ladinia (*Ottone Brentari*), porto di Genova (*Filippo Castello*), usanze e costumi tradizionali della Toscana (*Giuseppe Conti*), capolavori della scultura antica (*Attilio De Marchi*), Albanesi in Italia (*Oreste Dito*), mostra d'arte antica a Siena (*Francesco Malaguzzi Voleri*), esposizione di Saint Louis (*Alberto Manzi*). In ogni pagina del calendario è inoltre illustrato, colla parola e colla figura, un monumento od un paesaggio italiano; e fra i principali articoli è da notarsi anche una completa, sebbene succinta, guida di Palermo (*Camillo Pecorella*). Non manca un elenco dei principali monumenti ad illustri italiani; elenco che, come si promette, verrà ripubblicato con aggiunte e correzioni.

Edmondo De Amicis, *Nel Regno del Cervino*; Milano, Fratelli Treves 1905, (pag, 330; L. 3 50).

Il titolo è dato al volume dal primo dei bozzetti in esso riuniti, e che occupa 85 pagine. Il De Amicis, il popolarissimo fra i nostri scrittori, dimorando all'albergo del Giomein vede, osserva, ammira, descrive, vivifica il Cervino. Ci sono persone assai numerose, piene d'ingegno e di sensibilità di fronte ad altre manifestazioni della natura o dell'arte, alle quali però le montagne non dicono nulla, assolutamente nulla. " I monti? Sono tutti uguali! Che c'è in essi di bello? Che ci trovate di bello? Perchè guardarli? O — peggio — e perchè salirli? " Queste parole ci sentimmo dire da più d' uno fra coloro che non capiscono, che non sentono il monte. Il De Amicis, per fortuna nostra, non è fra costoro; a lui il monte parla la sua voce alta e sovrana; e quella voce trova un'eco in queste pagine, ove sono dipinte bellezze, vivificate figure, rievocate memorie, rianimato tutto un mondo d'alpigiani e d'alpinisti, di abitanti della montagna, di appassionati della montagna, ed anche di ricchi oziosi e vagabondi che vanno verso essa perchè questa è la moda. Chi, dopo lette queste pagine, si sentirà tuttavia refrattario alla passione alpinistica, non vada in montagna. Stia in pianura, vada al mare, vada in aria, corra in automobile od in canotto, voli in areostato, ma lasci in pace i monti. L'*alpenstock* ed il bastone ferrato non furono inventati per lui!

Edmondo De Amicis.

Giulio Ferrari, *Visioni Italiche*; Milano, Ulrico Hoepli, 1904 (pagine 272; L. 35).

" Rievocare alcuni luoghi meno noti d'Italia ove sono pure grandi bellezze e grandi memorie, additare sentieri quasi ignorati, ricordare che ci sono ancora molti angoli del nostro paese che bisogna amare, curare di più, meglio intenderne i dolori e le speranze, che ci sono vecchie poesie da risvegliare o da tener svegliate e idealità nascenti da incoraggiare, operosità da guidar meglio o altre da magnificare distogliendo un po' l'attenzione che i grandi centri o i luoghi più fortunati assorbono: ricordare tutto ciò come meglio da me si poteva, con animo schietto, senza snervanti ottimismi ma anche aborrendo da più snervanti pessimismi, è scopo di questa modesta raccolta di note e disegni, di pazienti o fugaci studi e di fantasie destate dai luoghi percorsi che il mio editore, colla signorilità consueta, ha voluto pubblicare vestita di grande ricchezza tipografica e coi migliori mezzi di riproduzione fotomeccanica ".

In queste parole, colle quali s'apre il volume, è il programma dell'autore, che è grande parte del programma del Touring: far conoscere l'Italia anche in quelle località che, in causa delle ferrovie, sono rimaste tagliate fuori dalle vie generalmente percorse dai forestieri, e le quali ora, in grazia dell'automobile e della bicicletta, ritornano a venire visitate, conosciute, apprezzate.

Dato il programma dell'autore, noi non ci meraviglieremo, per citare qualche esempio, se in tre capitoli dedicati alla Sicilia nulla troveremo su Selinunte, Girgenti, Siracusa, ma saremo invece condotti ad ammirare tutte le ignote e lontane bellezze di Piazza Armerina e dintorni; non ci meraviglieremo se vedremo trascurata Roma e le parti più note della Basilicata, ed illustrato invece accuratamente il promontorio del Gargano, nelle sue bellezze e costumi, e nel suo santuario famoso.

Nè solo le sensazioni plastiche ed estetiche ha voluto notare, colla parola e colla figura, l'autore in queste sue note d'un viaggio dal centro della Sicilia alla pianura di Novara; ma ben anche esprimere le intime sensazioni poetiche provate, le *visioni* appársegli davanti a località ricche di bellezze, di memorie, di speranze.

" Come meglio potevo — aggiunge l'autore nella prefazione — ho cercato di portare modesto contributo di cooperazione al programma, saviamente da anni tra noi inaugurato e non sempre fortunato, che si propone di istillare nelle nuove generazioni quel senso di equilibrio nel patriottismo che, combattendo vecchi e nuovi settari, vuole temperate le migliori poesie delle antiche memorie e le alte e giuste aspirazioni nelle prosaiche asprezze della realtà le quali possono scoraggiare i deboli e gli ignavi, ma infiammano di

migliori energie i veramente forti e i fortemente credenti nel progresso e nella missione d'Italia „.

Nel libro (in cui sono forse troppo lunghe le digressioni sull'arte di dipingere i fiori ed i paesaggi, e troppo frequenti le allusioni politiche), sono 310 illustrazioni, tutte da dipinti e disegni originali dell'autore; e quelle 310 illustrazioni formano non solo l'ornamento, ma anche il difetto dell'opera sontuosa; chè, l'autore, più pittore che scrittore, fa servire soverchiamente la penna alla matita ed al pennello, interrompe il discorso con continue citazioni dei suoi disegni, e fa del libro più una illustrazione di questi che non delle località che essi rappresentano.

L'autore, col suo fine senso artistico, giunge a risvegliare il senso artistico nei lettori, ed a guidarli a vedere bellezze non solo nei monumenti e nei quadri i cui titoli sono stampati in carattere grosso e segnati con asterischi nelle guide straniere (che si sono assunte la briga di vedere e gustare per i viaggiatori più ricchi di moneta che di cervello e di gusto), ma ben anche nei dettagli che le guide non registrano, e che ci possono apparire all'improvviso davanti da per tutto... perfino nella campagna milanese, che al turista frettoloso e poco sensibile può apparire così monotona e prosaica, mentre il Ferrari vi sa scoprire tanta bellezza e poesia; quasi per provare che ha ragione chi pensa che il bello non è fuori di noi, ma in noi.

Società Escursionisti Ossolani, *L' Ossola e le sue valli*; Milano, Giovanni Lampugnani, 1905.

La fiorente Società Escursionisti Ossolani con sede a Piedimulera (aggregata alla Federazione Prealpina di Milano) non poteva contribuire ai festeggiamenti per l'apertura della ferrovia del Sempione in modo migliore che col pubblicare questo splendido album, stampato dal ben noto Istituto d'Arti Grafiche di Bergamo.

In una cinquantina di pagine sono presentate nella figura e sobriamente descritte colla parola tutte le bellezze delle valli ossolane nei panorami alpini, laghetti, cascate, chiesuole, case antiche, rovine di castelli, ponti, correnti, costumi, stabilimenti balneari, capanne, rifugi, ghiacciai, cime, in modo da dare un' idea della splendida regione che viene ora più strettamente unita al resto d'Italia, e più aperta ai viaggiatori di tutto il mondo.

Le fotografie dalle quali sono tolti i *clichés* che adornano queste pagine sono dovute ai signori E. Lossetti, cap. Spezia, A. Baronio, Fumagalli, G. Lampugnani, Genta, Giusoni, Colombo, Della Vedova, Bucli, Grisoni.

All'*album* è unita una buona carta itineraria delle principali escursioni nelle valli dell'Ossola, disegnata dal cap. Giorgio Spezia.

Alla Società Escursionisti Ossolani congratulazioni sincere.

Riviste.

— E' uscito a Milano (Via S. Simpliciano, 2; abbonamento L. 15) il primo numero del periodico ***L'Automobile*** (direttore-amministratore il signor G. A. Lombardo), rivista settimanale, illustrata, in gran formato, di pagine 24 e copertina. Auguri.

— Il n. 4 del nuovo periodico ***La Revue Automobile*** (Parigi) porta la prima parte della descrizione d'un viaggio automobilistico attraverso la Tunisia.

— Nell'ultimo numero delle ***Alpi Giulie*** (rassegna bimestrale della Società Alpina delle Giulie, Trieste) è la continuazione di un importante articolo di N. Cobol *Sull' orografia delle Giulie alpine.*

— Fra altri importanti articoli, l'ultimo numero del periodico ***Der Motorwagen*** (Berlino) ne pubblica uno del signor Edmund Levy sulla *Terminologia automobilistica tedesca.*

— Nel suo numero del 15 gennaio, il periodico ***Allgemeine Automobil Zeitung*** (Vienna), continuando i suoi interessanti cenni storici sulla industria automobilistica, pubblica dei dati sull'operaio M. Bouton e sul conte Alberto de Dion, fondatori della celebre casa De Dion Bouton.

— Le ***Mitteilungen des Oesterreichischen Touring Club*** (Vienna) parlano dei concorsi e lavori per il miglioramento delle strade, banditi ed intrapresi dal Touring Club Italiano.

— Nell' ultimo numero dell' ***Emporium*** (la splendida rivista dell'Istituto d'Arti Grafiche di Bergamo), troviamo fra altro un articolo di G. D. su *Genti e costumi dell' Uganda,* ed uno di Arduino Colasanti su *Antichi affreschi nella chiesa di Santa Maggiore a Roma.*

— Nel N. 4 della ***Allgemeine Automobil-Zeitung*** troviamo un articolo (con varie vignette) sull'automobile elettrico detto sistema Stoll, cioè a trolley-automotore, uguale perciò al sistema Lombard Gerin, di cui abbiamo parlato nella *Rivista* di dicembre.

— Il ***Bollettino dell'Alpinista*** (rivista bimestrale della Società degli Alpinisti Tridentini, che la invia gratuitamente ai suoi soci) nel suo N. 4 contiene varî interessanti articoli, come: n. s., *Le salite invernali;* Lares, *Allo Stivo;* Gino Morzani, *Tra gli eremiti e le fate;* L. Cesarini Sforza, *Laghetti e paludi scomparsi presso Terlago.*

— Il periodico ***The Motor Car*** (Londra) dedica un suo articolo allo sviluppo dell'automobilismo nel Canadà.

— Il periodico ***La Vie Automobile*** (Parigi) pubblica un articolo di Léon Overnoy sull'indicatore e registratore della velocità inventato dai signori Chauvin e Arnoux.

— Il periodico ***De Kampioen*** (Amsterdam) pubblica fra altro la fotografia d'un ciclista olandese colla sua macchina, circondato da una turba meravigliata di negri dell'Africa centrale.

— Il numero del 26 gennaio del periodico ***La Locomotion Automobile*** (Parigi) ha fra altro un articolo di Daniele Bellet sull'automobilismo sulle ferrovie.

— Il periodico ***La France Automobile*** (Parigi) ha un articolo di Paul Meyan, assai lusinghiero sull'esposizione automobilistica di Torino, nel quale si deplora lo scarso concorso a quella mostra da parte degli industriali francesi.

— La sempre interessante ***Illustrazione Bresciana,*** nel suo numero del primo gennaio pubblica un bell' articolo di Demetrio Ondei su alcuni castelli del Bresciano.

— Il ***Motoring Illustrated*** (Londra) si occupa largamente, come tutti gli altri periodici turistici e sportivi inglesi, ad illustrare i grandi progressi che va facendo l'automobilismo in India.

— Il primo numero del 1905 del periodico ***Der Rad-Wanderer*** (Monaco) porta un interessante articolo del signor H. Krüche, il quale descrive una sua gita ciclistica (compiuta colla guida del Touring Italiano) da Ivrea per il S. Bernardo a Ginevra.

— Riceviamo il primo numero del periodico mensile ***Le Sportman,*** organo ufficiale della Ligue Vélocipédique Belge. Augurî.

— Il primo numero del 1905 del ***Bulletin officiel du T. C. de Belgique*** porta buone relazioni turistiche (*Le château de Gaesbeek, A travers la Styrie et le Salzkammergut, Bouillon*), ed altri interessanti articoli.

— La ***Allgemeine Automobil-Zeitung*** (Berlino-Monaco), che si occupa molto e bene anche di automobilismo nautico, annuncia con parole gentili la gara dei canotti automobilistici che avrà luogo sul Garda nel prossimo settembre.

— Il N. 2 del 1905 del periodico ***Automobile*** di New York (uscito in circa 100 pagine di testo e 100 di *réclame !*) dedica varie pagine ad una rivista della moda per signore automobiliste, secondo i figurini esposti all'ultimo Salon di Parigi.

— Il numero di gennaio della ***Revue du Touring Club Suisse*** (Ginevra) contiene la prima parte della descrizione d'un viaggio del signor E. Kerber traverso la Sardegna e la Corsica.

— Il periodico settimanale ***Rivista delle Esposizioni ed Attualità*** (Milano) diretto da Renzo Annoni, è entrato nel suo quarto anno di vita. Il suo ultimo numero è dedicato in buona parte al Salon di Parigi ed alla Esposizione di Milano del 1906.

— E' uscito (Firenze, via Lamarmora, 12-H) il primo numero del periodico ***L'Opinione geografica,*** rivista di geografia didattica, diretta da Pietro Sensini. Augurî.

— Il periodico ***In Cammino,*** che si pubblicava dalla ditta L. F. Cogliati di Milano, ha cessate le sue pubblicazioni. La sua eredità viene raccolta in parte da un altro periodico della stessa ditta, *Il Buon Cuore.*

— Il numero 821 del periodico ***Chauffeur*** (Parigi) è tutto occupato da un interessante articolo col quale Juliette Lockert, visitando un grande stabilimento, narra l'*Histoire d'une Automobile,* descrivendo la costruzione d'un'automobile.

— Il periodico ***Deutsche Militär Wochenblatt*** pubblica un articolo (riportato da periodici turistici tedeschi) su quanto si va facendo in Italia per l'organizzazione dei ciclisti ed automobilisti volontarî; ed annette a tale movimento una notevole importanza.

— Nella ***France Automobile*** leggiamo un articolo assai lusinghiero sul Touring Club Italiano, in cui si nota fra altro che il Touring Italiano ha trovati nel governo del paese appoggi assai meno notevoli di quelli trovati dal Touring Francese, e che il numero di 42 000 soci sarebbe almeno doppio se di esso le provincie centrali e meridionali si interessassero quanto le settentrionali.

— Nel suo numero 327 il periodico ***Das Fahrzeug*** (Eisenach) parla del progresso dell automobilismo in Italia, e teme nel progresso dell'industria automobilistica italiana una pericolosa concorrenza per l'industria automobilistica tedesca.

Per la Biblioteca del Touring.

Raccomandiamo vivamente a tutti i nostri buoni soci di volersi ricordare della *Biblioteca del Touring,* arricchendola col dono di vecchie guide, libri di viaggi, libri d'arte, carte, e con quant'altro possa entrare nel programma del nostro sodalizio; e ringraziamo quanti ebbero la cortesia di inviare alla Biblioteca qualche pubblicazione.

Comunicati e notizie del Touring

Guida e Carta della Lombardia.

La nuova edizione della *Guida della Lombardia* di L. V. Bertarelli consta di tre volumi legati in tela, di oltre 1000 pagine complessive, con 1000 profili e descrizione itineraria di 2300 tronchi di strade.

La Carta topografica della Lombardia, annessa alla guida, alla scala di 1 : 100 000, è formata di 6 fogli, di cm. 90 × 65 ciascuno.

La « Guida della Lombardia » (con annesse carte) viene messa in vendita ai soci ai seguenti prezzi netti per il 1905:

Alla sede del Touring	L. 8 —
A domicilio: a Milano	» 8,25
Franca di porto nel resto d'Italia	» 8,60
» » » in Austria-Ungheria, Francia, Svizzera	» 9,25
Franca di porto nel Belgio, Germania, Gran Bretagna	» 9,75
Per gli negli altri paesi dell'Unione Postale, aggiungere, al prezzo di L. 8, le spese d'invio a mezzo pacco postale.	
Pei non soci il prezzo della guida, colle relative carte, è di	» 16 —

Molti comuni della Lombardia si sono provveduti di questa guida, e della carta hanno formato una grande e splendida carta murale.

* * *

Per aderire al desiderio di molti sottoscrittori (che desideravano avere la carta della Lombardia in doppia copia, sia per tenerne un foglio a casa ed uno in viaggio, sia per avere i fogli tanto sciolti quanto uniti in una grande carta murale) abbiamo chiesto ed ottenuto dall'Istituto Geografico Militare un certo numero di copie di detta carta, e possiamo ora venderla ai nostri soci al prezzo di L. 6 per tutti i sei fogli.

Non si vendono fogli separati.

Guida dell'Abruzzo.

È già compiuta la spedizione della *Guida degli Abruzzi e Molise* di L. V. Bertarelli.

Ci si chiede se la guida, per i non soci, sarà messa in vendita. Rispondiamo che essa sarà messa in vendita a **L. 4** la copia, ma però solo dopo che saremo sicuri che il volume è pervenuto a tutti i soci del 1904, che hanno diritto di averla gratuitamente.

Ripetiamo che il volume viene mandato a tutti i soci del 1904, e non ai soci nuovi per il 1905, i quali non erano soci nello scorso anno e che riceveranno gratis la guida delle *Puglie*.

Due guide in un anno.

Nella prefazione della guida regionale *Abruzzi e Molise*, L. V. Bertarelli scriveva:

« Ecco *Abruzzi e Molise*, la **seconda** *Guida* che il Touring pubblica quest'anno ».

Ora qualche socio ci chiede: « Perchè *seconda?* Questa è la *prima* guida che noi riceviamo. Quale è l'altra? »

Ricordiamo che la *prima* delle **due** guide pubblicate quest'anno è la nuova edizione della *Guida della Lombardia,* che non si mandò in dono ai soci (i quali avevano diritto di ricevere gratuitamente **una** guida), ma venne, ed è ancor sempre, messa in vendita alle condizioni che si possono leggere in questa stessa pagina.

Nuovo opuscolo di propaganda.

Per aderire al desiderio ripetute volte espresso da molti soci, è stato pubblicato dal Touring un nuovo opuscolo di propaganda, nel quale sono esposte tutte le finalità del Touring. Quei signori Consoli o soci i quali, a scopo di propaganda, desiderassero avere alcune copie di detto opuscolo, non hanno che a chiederle alla Direzione.

Pubblicazioni gratuite ai soci del Touring

1904

I soci del Touring hanno ricevuto durante il 1904 le seguenti pubblicazioni:

1. **RIVISTA**, fascicolo mensile di oltre 32 pagine, con numerose illustrazioni;

2. **ANNUARIO**, volume di pagine 696, con indicazioni speciali per il turista viaggiante in Italia;

3. **ABRUZZI E MOLISE**, volume di pagine 228, che continua la serie delle guide regionali di L. V. Bertarelli;

4. **CARTA DEI CONFINI D'ITALIA**, foglio secondo: Svizzera.

N.B. Di questo foglio si tirò un numero di copie troppo scarso, perchè non s'era preveduto un aumento così notevole nel numero dei soci. Si è già disposto per una seconda tiratura; e quanto prima il foglio sarà inviato anche a quei soci (circa 3000) che non lo hanno ancora avuto. Ai soci del 1904 erano anche state promesse le seguenti pubblicazioni:

5. **PROFILI** (Stelvio e Moncenisio).

6. **QUALCHE MONOGRAFIA** descrivente una o l'altra delle strade di grande comunicazione.

Ogni promessa è un debito, ed a tale debito il Touring non vuole certamente mancare. Speciali circostanze hanno impedito di approntare entro l'anno decorso queste ultime pubblicazioni; ma ora il materiale è pronto; la stampa avverrà fra non molto; e tutti coloro che avranno pagata la quota per il 1904 riceveranno in primavera anche profili e monografie.

1905

I soci del Touring riceveranno durante il 1905 le seguenti pubblicazioni:

1. **RIVISTA**, fascicolo mensile di oltre 36 pagine, riccamente illustrato, continuamente migliorato, e che ha un valore commerciale di almeno	L. 5 —
2. **ANNUARIO**, completamente rinnovato, con nuove rubriche, che per i non soci sarà messo in vendita a	» 4 —
3. **PUGLIE**, guida regionale con profili, che per i non soci sarà messa in vendita a	» 4 —
4. **CARTA DEI CONFINI D'ITALIA** (foglio primo: confine italo-francese) che si venderà a	» 2,50
5. **ALCUNE MONOGRAFIE** del valore commerciale di almeno	» 2 —
Totale	L. 17,50

Dunque il socio, pagando la tassa annua di **L. 6** per l'Italia e **L. 8** per l'estero (differenza resa necessaria dalla differenza delle spese postali), oltre a tutti gli altri vantaggi morali e materiali che il Touring gli offre, riceverà anche, franche di porto, pubblicazioni del valore complessivo di **L. 17,50.**

Se poi si guardi lo scopo nazionale del Touring, e quanto esso ha compiuto e compie per far conoscere l'Italia, si dovrà concludere che il farsi socio del Touring è per ogni buon cittadino un **dovere**, e per ogni persona intelligente una **speculazione.**

Guide ferroviarie.

Delle Guide ferroviarie del Touring sono pubblicati sino ad ora i seguenti gruppi, che si sono già inviati e si stanno inviando ai soci che si erano prenotati:

TOVRING CLVB ITALIANO
SEDE CENTRALE - MILANO - VIA MONTE NAPOLEONE 14
GUIDE DI LINEE FERROVIARIE
MILANO TORINO
MCMIII
PROPRIETÀ LETTERARIA
PUBBLICAZIONE TRIMESTRALE
CONTO CORRENTE POSTALE
PREZZO CENTESIMI 50

I gruppo: *Milano-Torino; Milano-Bologna; Milano-Verona.*

II gruppo: *Milano-Genova; Genova-Spezia; Genova-Ventimiglia.*

III gruppo: *Verona-Venezia; Venezia-Bologna; Bologna-Firenze.*

Ogni Guida (40 pagine; carta geografica; copertina a tricromia; numerose vignette) costa centesimi 50. I soci del Touring, rivolgendosi direttamente alla Direzione, possono avere un intero gruppo per L. 1.

Si stanno redigendo altre guide ferroviarie, delle quali parleremo prossimamente, se i gruppi II e III avranno la fortuna incontrata dal I gruppo.

Annuario 1905.

Continua alacremente il lavoro per la compilazione dell'*Annuario 1905*.

Esso avrà notevoli aggiunte in confronto dell'*Annuario 1904*.

Si sono inviate già da lungo tempo le circolari per richiedere correzioni, aggiunte, informazioni.

Tutti coloro che hanno ricevuta o riceveranno la circolare favoriscano di rispondere **presto** e **diligentemente!**

L'*Annuario* è, più che qualsiasi altra pubblicazione del Touring, un *lavoro collettivo;* e tanto più esso potrà avvicinarsi alla perfezione quanto maggiore sarà la diligenza dei numerosi collaboratori.

Alcuni non rispondono, e poi si lamentano degli errori che essi, colla loro risposta, avrebbero (con vantaggio dei loro paesi e del Touring), potuto facilmente evitare!

Come si possono conoscere, dalla redazione dell'*Annuario*, tante piccole particolarità locali e mutabili, se coloro che stanno sul luogo, interrogati, non si fanno vivi?

Dunque, tutti sieno cortesi di rispondere presto e bene; e l'*Annuario* risponderà sempre di più alle giuste pretese dei soci.

Insistiamo anche sul **presto**. Se tutti rispondessero più sollecitamente, si eviterebbe nella pubblicazione dell'*Annuario* quel ritardo che, più che a chiunque, rincresce a noi.

Un'ultima piccola raccomandazione: *accentate tutti i nomi di luogo.*

Annuario dell'Automobilismo.

Siamo lieti di constatare ancora una volta la lieta accoglienza incontrata dal nostro *Annuario dell'Automobilismo;* accoglienza provata sia dalle continue richieste che ci pervengono per aver copie di quel volume, sia dai numerosi e tutti favorevoli giudizi della stampa dell'Italia e dell'estero.

Assai lusinghiera accoglienza ebbe l'*Annuario dell'Automobilismo* anche al Salon di Parigi, ove ne furono vendute molte copie.

Dell'*Annuario* (che è utile agli automobilisti non solo, ma anche a quanti, per commercio o per diletto, si occupano d'automobilismo) restano ancora poche copie.

Il prezzo del volume è di **L. 2,50** per i soci del Touring, **L. 5** per i non soci.

Inviare sollecitamente commissioni e vaglia alla Direzione del Touring, Monte Napoleone, 14, Milano.

Annate complete della Rivista.

Sono in vendita alcune raccolte complete della nostra *Rivista* degli anni dal 1897 al 1904.

Esse si spediscono, franche di porto, ai seguenti prezzi:

Annata	L.	Annata	L.
1897	5	1901	3
1898	4	1902	3
1899	3	1903	3,50
1900	3	1904	3,50

Prezzi senza sconto. Ogni annata è rilegata in mezza tela.

Blocco pubblicazioni 1896-1897.

Il blocco delle pubblicazioni degli anni 1896-1897 comprendeva la vecchia edizione della *Guida della Lombardia*, ora **completamente esaurita**, e sostituita dalla nuova edizione di cui parliamo nella pagina precedente.

Il prezzo di quel blocco era di **L. 9,50**, ridotto ora (per la mancanza di quella guida) a **L. 8**.

Il blocco contiene i *profili* dall'1 al 26, le guide del *Lazio* e del *Veneto*, e la carta del *Veneto*.

Annuarî 1901, 1902, 1903.

Quei signori soci i quali, non servendosene, volessero gentilmente rinviarci gli *Annuarî 1901, 1902, 1903*, ci userebbero una cortesia di cui saremmo loro assai grati.

La medaglia commemorativa.

Ringraziamo i numerosi giornali che ci hanno usata la cortesia di parlare, con parole gentili, della medaglia commemorativa del decimo anniversario della fondazione del Touring, e che colsero quest'occasione per parlare dello sviluppo e degli scopi del nostro sodalizio, che tanto deve al largo appoggio della stampa.

Premî ai soci benemeriti.

Pubblicheremo nel prossimo numero l'elenco dei premî offerti ai soci benemeriti; ed intanto annunciamo che la ditta **Enrico Flaig** di Milano (corso Porta Nuova, 17) ha donato al Touring per i soci benemeriti una **bicicletta Gritzner di lusso modello 1905.**

Commissione per il miglioramento degli alberghi.

La Commissione Esecutiva pel Miglioramento degli Alberghi sta studiando la proposta del Comitato dell'Esposizione pel 1906, di affidare al Touring l'incarico di compilare il programma per un concorso di camere igieniche per detta Esposizione, sull'indirizzo dell'analogo concorso indetto dall'Automobile Club di Francia al Salon di Parigi.

La Commissione, colla scorta del copioso materiale già raccolto, e di quello che va tuttora raccogliendo, sta compilando il chiesto programma.

La *Camera Igienica tipo,* di cui parlammo nel numero precedente e che si sta allestendo in uno dei locali della Sede del Touring, e quelle altre camere che speriamo saranno presto esposte in parecchi alberghi delle nostre principali città, insieme agli articoli tecnici e illustrativi che la nostra *Rivista* andrà pubblicando sull'argomento, contribuiranno efficacemente a dare un'esatta idea ai nostri industriali e costruttori di mobili, impianti ed apparecchi di igiene e di *comfort,* degli intenti e dell'efficienza del concorso, e cioè di presentare ai nostri albergatori, specialmente dei centri minori, un tipo di stanza che, armonizzando la semplicità coll'eleganza, risponda alle moderne esigenze e ad una razionale economia.

La Commissione inoltre continua nel suo lavoro, specialmente inteso a concretare e intensificare l'azione di propaganda, dirigendola in modo particolare ai singoli alberghi a norma ed in proporzione di constatate deficienze.

Ufficio d'informazioni.

Il servizio delle informazioni fatte dall'Ufficio continuò a svilupparsi in questi ultimi anni, e specialmente nel 1903 furono fornite innumerevoli notizie di dettaglio; così che questo ufficio, se non ha esistito di nome, ha però sempre funzionato di fatto, rispondendo alle numerosissime domande che frequentemente ci furono rivolte dai soci, tanto per iscritto che a voce.

Oggi però questo servizio ha assunto tale importanza che si è dovuto pensare a farne uno speciale riparto, con un impiegato adibito a tale scopo allo sportello, a disposizione dei nostri soci per tutte quelle informazioni che gli potranno servire, come dogane, itinerari, ecc.

Per le informazioni per lettera si dovranno pagare le spese postali. Le informazioni per le quali si dovranno assumere notizie saranno tassate con una tariffa proporzionale alla loro importanza, ma lievissima, e che serva almeno a coprire le spese di posta.

Soci a pagamento quinquennale.

Da molti soci ci perviene la seguente domanda: *Il socio che ha già pagate L. 6 per la quota 1905, può diventare socio a pagamento quinquennale, ed ha diritto al relativo distintivo, inviando altre L. 24?*

Rispondiamo: Sì; e aggiungiamo che già molti soci, dopo aver pagate le L. 6 per il 1905, spedirono altre L. 24, ed ebbero gratuitamente il distintivo e furono inscritti come soci sino a tutto il 1909.

Chi, trovandosi nelle stesse condizioni, volesse imitarli, spedisca L. 24, indicando chiaramente nella lettera il suo numero di tessera.

Una medaglia d'oro all'Istituto Geografico Militare.

In occasione del decennio dalla fondazione del Touring, il Consiglio decretava una medaglia d'oro all'Istituto Geografico Militare, in segno di gratitudine per quanto il nostro sodalizio deve all'appoggio ed alla cooperazione dell'Istituto stesso.

La Direzione generale ebbe il piacere di ricevere dall'Istituto Geografico Militare la seguente gentile lettera:

« Riuscì particolarmente gradito a questa Direzione il gentile pensiero di codesta benemerita Associazione; e l'esemplare in oro della medaglia commemorativa che l'onorevole Consiglio direttivo volle assegnare all'Istituto Geografico, mentre varrà a perenne ricordo dell'opera efficacissima di educazione fisica e di fratellanza nazionale iniziata ed attuata da cotesto fiorente sodalizio con tanto amore e con tanta meritata fortuna, sarà altresì una prova tangibile dei legami di viva simpatia che stringono l'Istituto Geografico alla nobile e patriottica Associazione del Touring Club Italiano ».

Dante Alighieri e Touring.

Il Consiglio comunale di Piacenza ha deliberato, a voti unanimi, di fare quel Comune socio perpetuo della Dante Alighieri e del Touring Club Italiano.

* * *

Il Consolato di Firenze del Touring ha inviato L. 150 alla Dante Alighieri per iscriversi quale socio vitalizio del patriottico sodalizio; e il presidente del comitato fiorentino della Dante, il prof. Alberto Eccher Dall'Eco, ha inviato al capo-console del Touring a Firenze, signor Angelo Modigliani Rossi, una nobile lettera di plauso e ringraziamento.

CONSOLATO

VENTITREESIMO ELENCO CONSOLARE
pel biennio 1903-1904
in aggiunta a quelli riconfermati nel precedente biennio.

Brescia . . . . Martinoni conte Camillo.

ESTERO.

Guatemala city . . . . Michela Vittorio.

Consolato di Milano.

Per aderire al desiderio varie volte espresso da alcuni soci, il Consiglio ha deciso di ricostituire il Consolato di Milano, che potrà efficacemente, nel prossimo maggio, coadiuvare la commissione dei festeggiamenti.

I nomi dei costituenti il Consolato di Milano saranno pubblicati nel prossimo numero, cioè quando protremo aver ottenuta l'adesione da parte di tutte le egregie persone nominate.

Soci quinquennali

ITALIA.

Abena dott. Ernesto, Verolengo — Accame Andrea, Loano — Airoldi Filippo, Lecco — Albrecht Giuseppe, Roma — Allegri Luigi, Milano — Allgeyer dott. Vittorio, Torino — Andreini Guido, Mantova — Anelli Angelo, Pavia — Antonelli Antonio, Porto Potenza Picena — Aragno Arturo, Roma — Arney ing. Pietro, Torino — Assi Arturo, Osnago — Bacchi Giuseppe, Magenta — Bachi Emilio, Torino — Badione Carlo, Torino — Bandini cav. Alfredo, Marradi — Banti avv. Antonio, Fucecchio — Barbantini dott. Tommaso, Ferrara — Barbaroux avv. Giacomo, Torino — Barberis Giuseppe, Torino — Barbieri ing. Andrea, Padova — Bardelli Plinio Carlo, Pisa — Barrera arch. Pio, Torino — Battaglia dott. Francesco, Cingoli — Becatti cap. Sallustio, Ciriè — Becker Leoniero, Padova — Bellia cav. uff. Celestino, Pettinengo — Bellia Pier Vincenzo, Torino — Beltramo ing. Paolo, Serravezza — Benetello Attilio Emanuele, Padova — Benetti Rainero, Mantova — Bergamaschi Paolo, Milano — Berizzi Giovanni, Mogliano — Bernardinelli G. Michele, Verona — Bernaroli dott. Ugo, Bologna — Bertana Enrico, Casalmonferrato — Bertolini Massimiliano, Torino — Bertolotti Giulio, Torino — Besozzi Piero, Laveno — Bianconcini Strigelli Lodovico, Firenze — Bollero avv. Guido, Torino — Bombrini Carlo Alberto, Bogliasco — Bonomi avv. Antonio, Rovigo — Boos Ferdinando, Napoli — Borla Giorgio, Biella — Boroli Marco, Torino — Boselli avv. cav. Silvio, Torino — Bosio Edoardo, Torino — Bottelli Domenico, Milano — Brazzoduro Emilio, Oriago — Breveglieri Abdon, Belluno — Butti Giovanni, Cavallasca — Butti Luigi, Como — Butturini Giovanni, Cuzzago — Buzzi dott. Felice, Lingotto — Cabilla rag. Vincenzo, Genova — Caccia Carlo, Como — Calissoni G. B., Pontelagoscuro — Camosso Celso, Torino — Campagnoli Giannetto, Milano — Campione Michele, Aquila — Cantoni Carlo, Roma — Cartelli Alessandro, Aosta — Casana Carlo, Spezia — Casanova avv. Antonio, Milano — Cassina Attilio, Torino — Cassuto Giuseppe, Cuneo — Castagneris cap. Guido, Roma — Castiglioni Giuseppe, Milano — Cavalli nob. Antonio, Brescia — Ceccon dott. Antonio, Aquila — Cena Carlo, Milano — Cesarotto Luigi, Udine — Cherici avv. Eugenio, Firenze — Chiesa Felice, Genova — Colacicchi conte Stanislao, Roma — Colombi Michele, Abbiategrasso — Consonni Ferruccio, Milano — Conti Pietro, Abbiategrasso — Contini Vinci Salvatore, Oristano — Contratti Carlo, Napoli — Cornelli Carlo, Milano — Corradini Corrado, Guastalla — Corsini P. Franco, Roma — Cristina Luigi, Milano Crodara Francesco, Torino — Cuzzi Ulisse, Mariano — Cuzzi Vincenzo, Torino — D'Agostini Achille, Roma — d'Aloja Alessandro, Livorno — De Andreis Italo, Sampierdarena — De Angeli arch. Enrico, Napoli — De Benedetti Ernesto, Torino De Ferrari ing. Ernesto, Moretta — Della Scala conte Cristoforo, Robecco d'Oglio — Della Volta Gino, Soncino — Del Vo G. B., Venezia — De Majo cav. Carlo, Roma — De Marchi Luigi, Beinette — De Pasquale Giuseppe, Messina — De Pasquale Natale, Messina — De Vars barone Nicola, Pisa — di Robilant Luigi, Roma — d'Isengard barone Lamberto, Spezia — Dolci Gerolamo, Somma Lombardo — Dordoni Gino, Soncino — Faconti Rodolfo, Villa d'Almè — Faelli Vittorio, Maniago — Falavigna Antonio, Suzzara — Fasolo ing. Arturo, Bassano — Ferrari Basilide, Covo — Ferrero dei Mantesi d'Ormea nob. Vincenzo, Torino — Ferretti Alfredo, Torino — Fioretti Gerolamo, Chiari — Fioroni Fede-

rico, Genova — Fogliano Delfino, Biella — Forn i Francesco, Cuneo — Formentini Cesare, Castellanza — Forti Ernesto, Milano — Fossati Paolo, Milano — Franchi rag. Carlo, Como — Frutaz dott. Vittorio, Carmagnola — Gabrielli Giovanni, Ferrara — Gallo Giuseppe, Cremona — Gamma Luigi, Torino — Gallo Achille, Biella — Gandolfo Antonio, Castiglione Tinella — Gonella avv. Alberto, Torino — Garino avv. Arturo, Torino — Garzonio Mario, Milano — Gasperi avv. Antonio Cologna Veneta — Gianetti Giuseppe, Saronno — Giacobbi G. B., Domegge — Giacomini Tom maso, Casalpusterlengo — Gibelli Felice, Ventimiglia — Giordani ing. Sperandio, Pisogne — Girelli Francesco, Torino — Giulietti dott. Giuliano, Casteggio — Giussani Carlo, Milano — Golgi Luigi, Torino — Gombi Vincenzo, Sala Baganza — Goss rag. Giulio, Torino — Gribaldi Alberto, Torino — Griffieri Alessandro, Milano — Grosso Ettore, Torino — Grospietro Nicola, Torino — Gualtieri avv. Adolfo, Firenze — Guastalla Alfredo, Salò — Guirini avv. Augusto, Ferrara — Henn Giacomo, Rivoli — Hofmann E., S. Antonino di Susa — Jssel dott. Raffaele, Genova — Jacona cav. Giuseppe, Terranova Sicilia — Jennini cav. avv. Guglielmo, Roma — Keller Alberto, Villanovetta — Kluzer Antonio, Abbiategrasso — Lambertini Enrico, Romagnano Sesia — Lanari Mariano, Ancona — Lanza avv. Vittorio, Torino — Lanzani Paolo, Meda — Lasta Carlo, Villa d'Ogna — Latour Gilberto, Roma — Lavarini Ettore, Torino — Lazzari Giovanni, Remedello Sopra — Lazzari Lorenzo, Monza — Leggeri Antonio, Bellano — Leonardi Mario, Tirano Levi Emilio, Acqui — Liborio Riccardo, Luino – Limiti Achille, Roma — Lodigiani Luigi, Varese — Lombardi Pietro, Salò — Lombardi Vincenzo, Biella — Losa Giovanni, Torino — Lubatti ing. Emilio, Siena — Luder Ugo, Firenze — Maggini Ugo, Ancona — Magistrini Cesare, Novara — Malerba Michele, Genova — Mancia Camillo, Torino — Mangeri Zangara prof. Vincenzo, Terranova di Sicilia — Manzoni Alessandro, Viareggio — Manzoni Domenico, Lugo — Martinengo di Villagana conte Leonardo, Brescia — Marucco Tommaso, Torino — Maspero Gherardo, Torino — Massimini Luigi, Pizzighettone — Meili Giovanni, Milano — Mazzocchi Cesare, Coccaglio — Mettica Ettore, Gambara — Migliorati Lorenzo, Brescia — Minozio avv. Cesare, Vercelli — Molinari Ettore, Aosta — Molino Francesco Romolo, Torino — Monaco Alfredo, Verolavecchia — Mongini Luigi, Legnano — Morandi Benvenuto, Castelfranco Emilia – Morelli Albano, Casteldario — Moroni Ettore, Vaprio d'Agogna — Nardini dott. Guglielmo, Fucecchio — Nasi rag. Paolo, Rivanazzano — Nistelweck Franz, Roma – Nobili rag. G. B., Crescenzago — Norsa Marcello, Firenze — Ongaro dott. Giuseppe, Piacenza — Orlandi Giovanni, Milano, — Orlandini Roberto, Soliera per Sozzigalli — Pachò dott. Lionello, Firenze — Pace Raffaele, Oristano — Paci dott. Gizrgio, Viareggio — Panigati Piero, Trecate — Paolini Federico, Spezia — Papini Vittorio, Pavullo — Parenti Mario, Castel S. Pietro — Parenti Stanislao, Firenze — Pasini Bortolo, Verolavecchia — Pasini Pietro, Verolavecchia — Pasquali Mario, Torino — Pastore dott. Alfredo, Borgoticino — Pastruno Michele, Brindisi — Patti Basilio, Novara — Pavesi Alessandro, Villipenta — Pavesi Antonio, Verona — Penna Ernesto, Biella, – Pepi Umberto, Firenze — Peracchia dott. Anacleto, Gussago — Perone Bernardo, Novara — Peruzzi Ubaldino, Firenze — Pessina Giuseppe, Lecco — Pignata Stefano, Torino — Pini Innocenzo, Milano — Pogliani Ferruccio, Clusone — Pollettini Luigi, Gemona — Ponzelli Riccardo, Jesi — Pozzi Clemente, Luino — Prandoni Gabrio, Milano — Prosdocimi Omero, Como — Prosperini dott. Nello, Cerea — Quaglia Giuseppe, Besozzo — Radaelli Giorgio, Milano — Ramponi Tommaso, Milano — Randone Emilio, Genova — Rasario geom. Egidio, Milano — Rasetti Gaetano, Viggiù — Ratti Fermo, Milano — Ravignani dott. Giuseppe, Verona — Rebay Fridolino, Milano — Rebusio Luigi, Milano — Ricolfi dott. Alessandro, Roma — Rizzini Arturo, Cremona — Rocchetti Umberto, Ancona – Romanelli Renzo, Firenze — Rosazza Celestino, Valdengo — Rosina ing. Mario, Novara — Rossetti Giovanni, Susegana — Rossi ing. Achille, Milano — Rossi Giovanni, Milano — Rossini ing. Antonio, Brisighello — Roux ing. Edoardo, Palermo — Rovigli Luigi, Carpi — Rumi Aldo, Dongo — Rusconi ing. Cesare, Bologna — Salengo Carlo, Torino – Salerni Glauco, Taranto – Samartini G. B., Treviso — Sangalli Primo, Lodi — Sanguinetti Umberto, Bologna — Santi dott. Alfredo, Pisogne — Sardo Antonino, Eboli — Sarri Giuseppe, Firenze — Sassoli Antonio, Amola di Piano — Sartirana Giovanni, Milano — Sartirana Giulio, Milano — Scagliosi Beniamino, Palermo — Scarpari Enea, Mantova — Scolari Antonio, Somma Lombardo — Scotti avv. Massimo, Torino — Sella Erminio, Biella — Serafini Amici ten. Adriano, Ravenna — Silva Carlo, Pizzighettone — Simoncini Luigi, Bagnone — Simonini Alberto, Creva — Sinigaglia Guido, Correggio — Sironi Giovanni, Milano — Sormani Francesco, Bard — Spalletta Giovanni, Firenze — Stangalini Luigi, Novara — Strada avvocato Pietro, Torino — Strazzolini Feliciano, Cividale — Tarò Albino, Savona — Tescari Tullio, Lusiana – Tizzoni Federico, Cernusco sul Naviglio — Tordi Fortunato, Napoli — Turchetti Pio, Badia Polesine — Vedovati A., Venezia — Vedovati Umberto, Venezia – Vedovelli Umberto, Milano — Villata Celestino, Torino — Vitali Ugo, Monza — Volkmann prof. Arturo, Roma — Walty Arnoldo, Roma — Zalum Giulio, Livorno — Zincone Alice, Torino.

ESTERO.

Belli Nicolò, Capodistria — Decugis Filippo, Tolone — Degano ing. F., Bad Wellach bei Kappel — de Stoutz avv. Gustavo, Ginevra — Dirr Riccardo, Bregenz — Fezzi Giulio, Borgo Valsugana — Gentilli Silvio, Trieste — Guerzoni cav. Umberto, Rosario S. Fe — Hermanstofer Teodoro, Fiume — Kornhe dott. Teodoro, Vienna — Righetti ing. G. B., Trieste — Segre cav. uff. Salvatore, — Trieste — Tiravanti Romeo, Lugano.

Totale 1732.

Soci benemeriti.

Toderi dott. Pio, Corinaldo — Pizzorno L. Glotto, Cornigliano Ligure — Ferrari Andrea, Cotrone — Galliano A. S., Genova — Malgarini Rodolfo, Medole — Allieri Enrico, Milano — Vassallo di Castiglione Filippo, Moretta — Zanetto Carlo Lami, Pisa — Gonay Alfred, Torino — Barbiani Antonio, Verolanuova.

TOTALE N. 810.

NECROLOGIO.

A Rovereto (Trentino) il 23 febbraio morì, in età di anni 76, la signora **ELISA ved. BRENTARI nata NEGRELLI**, madre del direttore della nostra *Rivista*, al quale la Direzione Generale del Touring ha inviato una sentita lettera di condoglianza. I funerali riuscirono solenni, coll'intervento dei rappresentanti del Municipio, della Società Alpinisti Tridentini, Società per il concorso dei forestieri, Camera di Commercio, Accademia degli Agiati I. R. Ginnasio, ecc.

* * *

Dopo pochi giorni, da che era caduto malato, morì il 22 gennaio, in Milano, il socio **ENRICO MORANDI**, comproprietario dell'Albergo Commercio, socio onorario dell'Associazione pel Movimento dei Forestieri, membro della Commissione pel Miglioramento Alberghi, consigliere della Società Italiana degli Albergatori, della Società Panificio Alberghi, del Fondo Vedove ed Orfani del Personale d'Albergo.

Amico e caldo ammiratore dell'opera del Touring, lascia in noi e fra i suoi colleghi ed amici caldo esempio di operosità e di rettitudine.

Alla famiglia vadano le condoglianze di quanti condivisero col Morandi la pertinacia del lavoro e la sincerità dell'amicizia.

* * *

È morto a Milano il signor **AUGUSTO PARBONI**, artista di canto, padre dell'ex-consigliere del Touring (Capo-Sezione Dogane) signor Stanislao Parboni, al quale inviamo le nostre sincere condoglianze.

Alberghi affiliati al T. (1)

Ventesimoquinto Elenco

(Vedi il Ventesimoquarto nella Rivista *di novembre).*

ANCONA — *Alb. Roma e Pace,* cat. *B* — cam. verso strada 2,50, int. 2; pasti 1 - 3 - 4. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio, cam. 1,50, pensione 6. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 2 automobili.

ARONA — *Alb. San Gottardo Terminus,* cat. *B* — cam. verso strada I p. 3, II p. 2,50, interne 2; pasti 0,80 - 2,50 - 3,50. Ristorante senza lista con prezzi. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 3 automobili.

BENEVENTO — *Alb. Villa di Roma,* cat. *C* — cam. verso strada I p. 3, II p. 2,50, III p. 2,25; a due letti I p. 4,50, II p. 4, III p. 3,50; interne I p. 2, II e III p. 1,75; a due letti I p. 3,50, II e III p. 3; pasti 0,50 - 2,50 - 3,50. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,50; pensione completa 5. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.

BRINDISI — *Alb. Europa,* cat. *C* — cam. 2,50; pasti 0,80 - 2,50 - 3,50. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,50. Sconto 10 per cento sul conto totale.

CAMPOBASSO — *Alb. Sannio,* cat. *C* — cam. verso strada 2, a due letti 2,50; interne 1,50, a due letti 2; pasti 0,50 - 1,75 - 2,50. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 1, pensione completa 4. Sconto 10 per cento sul conto totale.

CASERTA — *Alb. Vittoria,* cat. *B* — cam. verso strada 3,50, a due letti 5; interne I p. 2,50, a due letti 3,50; III p. 2, a due letti 3; pasti 0,60 - 2 - 3. Ristorante senza lista con prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,50, pensione completa 5. Sconto 10 per cento sul conto totale.

LAVIS (Trentino) — *Alb. Corona,* cat. *C* — cam. verso strada cor. 1, a due letti cor. 1,50, interne cor. 0,80, a due letti 1,20; pasti cor. 0,50 - 2 - 3. Ristorante. Per il personale di servizio cam. cor. 0,60. Pensione completa cor. 2,50. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.

MILANO — *Grand Hôtel Continental,* cat. *A* — cam. verso strada ammezzato 4, I p. 6, II p. 5, III p. 4; a due letti ammezzato 10; interne I p. 6, II p. 5, III p. 4; a due letti I p. 10; pasti 1,50 - 5 - 6. Per il personale di servizio cam. 2, pensione completa 6. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.

RIVOLI — *Alb. Tre Re,* cat. *C* — cam. 1,50; pasti 0,60 - 2 - 3. Sconto 10 per cento. Rimessa per automobili.

S. MARIA CAPUA VETERE — *Ristorante Centrale* — pasti 0,60 - 2 - 2,70. Sconto 10 per cento. Rimessa per automobili.

(1) Le indicazioni col numero romano indicano i piani degli alberghi, quelle coi numeri arabi, i vari prezzi per i singoli piani.

Sotto la denominazione di pasti s'intendono il caffè e latte completo, colazione e il pranzo; nei prezzi indicati è sempre compreso il vino.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 15 dicembre 1904 al 15 gennaio 1905

Soci-Vitalizi. (*)

ALESSANDRIA, dott. Filippo Casoletti, avv. Antonio Balbi Viecka, — **BERGAMO**, Lamberto Sala — **CATANIA**, Circolo Unione, barone Giuseppe Zappalà degli Armiggi — **FIRENZE**, Guido Uzielli, cap. Paolo Uzielli — **FORTE DEI MARMI**, Angelo Magrini — **GAMBOLO'**, avv. Tommaso Besozzi — **INTRA**, Stefano Biotti — **LAORCA**, Giorgio Enrico Falck — **MANTOVA**, dott. Guido Rava Sforni — **MILANO**, Alberto Moretti, Franco Wigev, rag. Paolo Sommaruga, rag. Carlo Brolis — rag. Giov. Molina, Enrico Introini — **MONTEPULCIANO**, conte Samuelli Francesco — **OSNAGO**, Federico Galimberti — **PADOVA**, conte Francesco Lazzara — **ROMA**, barone Giov. Borghese, principe Antonio Ruffo della Scaletta — **SEREGNO**, ing. Angelo Silva — **SERIATE**, Giovanni Ambiveri — **TORINO**, Guido Bigio, Flaminio Piatti, avv. Francesco Borgogna, avv. Mario Mogna, Pietro Ubertalli, Giuseppe Maganza, Gino Carenzo — **VIENNA**, barone Federico Nicolies de Rudna.

Soci annuali.

ALESSANDRIA. — Germano Edoardo, Robatto Giovanni, Todeschini Mario, Toselli Eugenio.
Acqui. — Circolo Uffic. 23 Fanteria, Costa avvocato Carlo Aurelio Silvio, Ferraro Francesco, Lazzaroni Angelo, Ottolenghi Giuseppe, Panara Carlo, Ravera Emilio, Righi Armando, Trinchero Domenico, Ugo Michele.
Alice Bel Colle. — Perrone Angelo.
Asti. — Adorni Luigi, Borghi Giuseppe, Capra Ferrante, Curti dottor Giacinto, Dompè Paolo, Guglielminetti Francesco, Ivaldi avv. Eugenio, Melchiori Giacinto.
Casalmonferrato. — Barbano Ernesto, Debattistis Mario, Della Coletta Giovanni, Sopelli Ernesto.
Moncalvo. — Bertoldi Luigi.
Novi Ligure. — Accademia Filarmonico Artistico Letteraria.
Ovada. — Arata G. Battista.
Pontecurone. — Guagnini Agostino, Guagnini Giovanni.
Ponti. — De Alessandris Armando.
S. Marzanotto. — Mortara dott. Marcello.
Silvano d'Orba. — Lanza avv. Lorenzo.
Tortona. — Giani Giuseppe, Sanquirico Dino.
Villanova Monferrato. — Deambrosi Vittorio, Raiteri rag. Luigi.
ANCONA. — Caio ing. Ausano.
Corinaldo. — Cesarini Roncaldi Gaetano, Cocciani Paolo, Mei ing. Pietro, Nucci Luigi, Panaioli Agostino, Rocchetti Torquato, Tesei-Gueroli dott. Giuseppe.
Ostra Vetere. — Borgiani Giuseppe, Casci-Ceccacci Roberto.
Sassoferrato. — Assuero Cesaretti.
AQUILA. — Brengola avv. Alfredo.
Popoli. — Zecca ing. Odoardo.
Roccasale. — Taddei Antonio.
ASCOLI PICENO. - *Grottammare.* — Ranalli Leandro.
Porto d'Ascoli. — Laureati march. Mario.
BARI. — Peroni Roberto.
Andria. — Spagnoletti Marco.
Barletta. — Perfetti Pasquale, Straniero Germano.
Trani. — Società del Casino.
BELLUNO. — Manelli Francesco, Torreguti Agostino.
Agordo. — Tazzer Emilio.
Feltre. — Guarnieri Angelo.
Longarone. — Fiorin Giovanni.
Perarolo. — Majerotti Gaetano.
BENEVENTO. - *Airola.* — Jodaresta Michelangelo.
BERGAMO. — Alessandri Giuseppe, Calderari Andrea, Dossena Cesare, Fagioli dottor Luigi, Gattoni Agostino, Marino Emilio, Moratti Antonio, Pesenti dott. Antonio, Pieri prof. Silvio, Poloni Ernesto, Rossi Ciriaco, Sala Umberto, Steiner Giorgio, Zenoni Geremia.
Albino. — Bolognini Giuseppe, Carrara Piero.
Antegnate. — Savoldi Alessandro.
Calcio. — Ghezzi Luigi.
Colognola al Piano. — Salvagni nob. Giovanni.
Fiorano al Serio. — Brivio Carlo.
Gazzaniga. — Bacchini Iginio, Chiesa Giuseppe, Ruffini Emilio.
Ponte di Nossa. — Coronelli rag. Giovanni.
Romano di Lombardia. — Biglioli Angelo.
Seriate. — Ambiveri Giovanni, Guerrinoni Tini not. Giannino.
BOLOGNA. — Boriani ing. Lamberto, Boriani rag. Raffaele, Facchinetti Tito, Galliani Matteo, Grimaldi Mario, Maccaferri Pio, Medica Cesare, SIGNORINI MARI CAROLINA.
Castel S. Pietro. — Bianconcini Giannetto, Fabbri Alfonso.
Corticella. — Minelli Giovanni.
Crevalcore. — Gavioli Nino, Mattioli Giuseppe, Simoni Callisto.
Minerbio. — Galletti Eligio.
BRESCIA. — Bellegrandi Daniele, Bevilacqua Carlo, Bocchi Rosolino, Bogani Giuseppe, Cavalli nob. Antonio, Coppellotti Giuseppe, Dabbeni Arturo, Falsina Cesare, Graziotti Giuseppe, Materzanini Augusto.
Capo di Ponte. — Ceresetti Gottardo, Citroni Crescenzio.
Castenedolo. — Fanti Guglielmo.
Chiari. — Berselli Valdimiro, Torielli Tommaso.
Concesio. — Fiorini Primo.
Gardone. — Pomi Samuele.
Isco. — Società « Pro Sebina ».
Lumezzane S. Sebastiano. — Gnutti Serafino.
Manerba. — Carobbio Luigi.
Montichiari. — Preda Angelo.
Ponte di Legno. — Brichetti Nino.
Saiano. — Circolo Franciacorta.
Sale Marasino. — Negri Leopoldo.
Salò. — Cittadini Carlo, Dellamano ing. Alessandro, Girardi Guido.
Sarezzo. — Bosio Aurelio.
Verolanuova. — Alloisio Alfr., Mazzola Egidio.
Verolavecchia. — Scanzi Ignazio.
CAGLIARI. — Satta cav. Enrico, Spisser Giovanni.
Gonnostramatza. — Licheri dott. Bachisio.
Iglesias. — Racugno Arcangelo, Zunino Vittorio.
Macomer. — DELOGU ANTONIETTA.
Monteponi. — Masserano dott. Guido, Montobbio Armando.
Oristano. — Contini Vinci Salvatore, De Giorgi Giovanni.
CAMPOBASSO. - *Miranda.* — Labella Severino.
CASERTA. - *Formia.* — Lacava Pietro.
Nola. — Gandolfo Lorenzo.
Sessa Aurunca - Irace avv. Camillo.
CATANIA. — Circolo Unione.
Acireale. — Modò Giuseppe.
Randazzo. — Vagliasindi Gus.avo.
CATANZARO. — Vôla Arturo.
Cotrone. — Caloiro Girolamo, Morelli Saverio, Ranieri Antonio, Torchia prof. Francesco.
Monteleone Calabro. — Mercuri dott. Francesco.
Lama de' Peligni. — De Simeonibus Giacinto.
Torino di Sangro. — de Petra Raffaele, Tiraboschi Vincenzo.
COMO. — Balzaretti Salvatore, Banfi Giorgio, Baragiola Dario, Bernacchi Tancredi, Bettetini rag. Piero, Bossi Oreste, Cantaluppi Aldo, Cantaluppi Bruno, Cantaluppi Ezio, Cantaluppi Mario, Capitani Pietro, Casnati Enrico, Cassina Umberto, Castelli ragioniere Serafino, Castiglioni Delfino, Celada Mario, Circolo Popolare di Sport « Constantia », Clerici Domenico, Confalonieri Luigi, Corti rag. Adolfo, Figini Costante, Giamminola Gottardo, Introzzi Francesco, Leoni dott. Leone, Lucioni rag. Ercole, Monghironi Claudio, Monza Emilio, Moresi Domenico, Noseda Riccardo, Piadeni Giuseppe, Piadeni dott. Michele, Pinto Raffaele, Regazzoni Angelo, Roncoroni Giuseppe, Saldarini Carlo, Savi Italo, Schiavio Mario, Silva Giuseppe, Taroni Ernesto, Ulderico Amadeo, Zambellini Umberto.
Acquaseria. — Gabbani Ettore.
Albate. — Magni dott. Francesco.
Albiolo. — Regazzoni Andrea.
Angera. — Greppi Alberto.
Barzanò. — Confalonieri Luigi.
Bellagio. — Stoppani Arturo.
Cantù. — Ballerini Arturo, Camagni Giacomo.
Carnago. — Badò dott. Benigno.
Cermenate. — Keller Giovanni.
Cernobbio. — Ferrario Carlo, Introzzi Alessandro, Noseda Piero, Porta Cesare, Vasconi Pietro, Vietti Giovanni, Vietti Marino.
Civello. — Turconi Mario.
Cunardo. — Adreani Alfredo.
Dongo. — Rocca Umberto, Taccagni dottor Luigi.
Germaneto. — Sironi Bernardo.
Grandate. — Lucca Giuseppe.
Gravedona. — Corbella Giovanni.
Laorca. — Falck G. E.
Laveno. — Besozzi Piero, Pedotti Onorato.
Lecco. — Negri G. B., Pino Eugenio.
Malnate. — Valli Angelo.
Maslianico. — Ferrario Stefano.
Porto Ceresio. — Poma Ambrogio.
S. Fedele Intelvi. — Società di M. S. San Fedele, Laino e Pellio Intelvi.
Tavernerio. — Perego Francesco.
Tradate. — De Micheli Carlo.
Varese. — Lucchini Giuseppe, Tenconi Ambrogio.
COSENZA. — Bombini Pasquale.
Cassano Jonio. — Saraceni Antonio.
Cerchiara. — Lo Passo Francescantonio.
Montalto Uffugo. — Andreotti Davide Loria.
CREMONA. — Cominacini Giulio, Crescenti Giuseppe, Gallo Giuseppe, Gremoni Giuseppe, Veretti Pietro.
Casalmaggiore. — Bandini dott. Gino, Bonfanti G. Battista.
Castelleone. — Borsieri Luigi, Nava Vincenzo, Stellari Ernesto.
Crema. — Capredoni dott. Giulio.
Duemiglia. — Gerevini Angelo.
Pizzighettone. — Tencone Ettore.
Robecco d'Oglio. — Ghirardi Fierino.
S. Bernardo. — Arcari Ferdinando.
Soresina. — Nobili Annibale.
CUNEO. — Barbaro conte Gaetano, Fontana Amerigo, Garelli Maiio, Winderling Luigi Noel.
Alba. — Sioli Carlo.
Brà. — Converso Luigi, Ferrero Giovacchino, Manissero Guido.
Briga Marittima. Abruzzesi Sabatino.
Castagneto. — Lanfranco dott. Virginio.
Cortemilia. — Marchisio Virginio, Teodori Temistocle.
Dogliani. — Fusina ing. Gerolamo, Negro Ernesto.
Fossano. — Delfino Antonio.
Garessio. — Piccardo ing. Giovanni.
La Morra. — Zocca Giovanni.
Maddalene. — Pantasso Guglielmo.
Mondovì. — Società di Lettura.
Moretta. — Accossato Alessandro, Banchio Domenico, Busso Giovanni, De Ferrari ingegnere Ernesto, Faggioly Angelico, Rocchia Magno, Varale Arturo.
Paesana. — Margarin avv. cav. G., Re Umberto.

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I soci vitalizi pagano una volta tanto Lire **CENTO** se in Italia e Lire **CENTOVENTICINQUE** se all'estero. — (**) *Art. 6 e 9:* I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'estero. — *Art. 12:* Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

Piasco. — Berti Carlo Alberto, Rinaudo ragioniere Leone.
Savigliano. — Camperi Arturo.
Vernante. — Anfossi dott. Alessandro.
FERRARA. — *Argenta.* - Aleotti Alfredo.
Massafiscaglia. — Draghi dott. Amilcare.
Portomaggiore. — Baldassari Vittorio, Meloncelli prof. Luigi.
FIRENZE. — Benzimra Angelo, Cecchini Virgilio, Frassineti Giulio, Gerardi Roberto, Lastricati Ernesto, Lombardini Gerolamo, Lottini Umberto, Lüder Pietro, Manzini Lodovico, Marini Benito, Marlazzi Luigi, Michelini Antonio, Pani Alfredo, Sesti Alberto, Stella Enea.
Barberino di Mugello. — Giorgi Dante, Jelpi Nicola.
Prato. — Bettini Ant. Biagio, Fojanini dottor Piero, Franzo Bruno, Guarducci prof. Alfredo, Landini Gioachino.
S. Marcello Pistoiese. — Grandi Giorgio.
Tavola di Prato. — Turchini Turco.
FOGGIA. — Rinaldi Emidio.
Cerignola. — Pavoncelli Giuseppe junior, Pirro Egidio, Praziuso Raffaele, Tannoia avvocato Francesco, Zezza bar. Michele.
Ortanova. — D'Assisi Salvatore, De Maio Ernesto.
S. Marco Lamis. — Villani cav. Giuliano.
S. Nicandro. — Fioritto avv. Domenico.
S. Severo. — Fraccacreta Ettore, Trotta Raffaele.
FORLÌ. - *S. Arcangelo.* — Mondaini Giuseppe.
GENOVA. — Andoly Luigi, Arzeno Tito, Biamonti Ottavio, Boffa Carlo, Bolgiano Attilio, Bottino Luigi, Carloni rag. Mario, Castellano Alfredo, Catto Francesco, Celle Federico, Cipollina Angelo, Colombi Mario, Combe Giorgio, Cresta sac. Carlo, Croce Luigi, Curli cav. Carlo, Daniele Armando, Dapelo Ferdinando, Fasolo Vincenzo, Federici Ippolito, Ferrero ing. Antonio, Franzosi Aroldo, Gagliardi cav. Federico, Galliano Emilio, Graffigna Francesco, Guelfi dott. Guglielmo, Massone Prospero, Micantoni Eugenio, Patrone Angelo, Pesci Riccardo, Prandi Guglielmo, Raggi avvocato Luigi, Rebolini Vittorio, Repetto Rinaldo, Sanguineti Rinaldo, Scotti Federico, Serra Angelo, Sguazzabia Gaetano, Solesco Faustino, Tosi Andrea, Varale geometra Giovanni, Verona Cesare, Veronelli Ernesto.
Alassio. — Bottiroli Carlo, Santi Emanuele, Santini Filippo.
Albenga. — Volesi magg. Severino.
Andora. — Torengo Giovanni.
Bolzaneto. — Gattai Severino.
Cornigliano. — Ferreri Giovanni, Rolla Arrigo.
Loano. — Accame Andrea.
Pegli. — Capoduro geom. Carlo Dialma.
Pietra Ligure. — Rossi Cesare, Rossi Enrique.
Pieve di Sori. — Dapueto Antonio.
Pontedecimo. — Ronco Silvio.
Sampierdarena. — SCHIAPPAPIETRA IDA.
S. Margherita. — Basso Luigi, Raimusso Emilio, Restelli Achille.
Savona. — Lodolo Filippo, Miglietta Ferdinando, Rossi Mario, Siccardi Giuseppe.
Spezia. — Faggioni Alberto, Sala Convegno 17° Fanteria.
Voltri. — Sanguineti Enrico.
LECCE. — Miglietta Nicola.
Galatina. — Circolo Sportivo Galatina.
Nardò. — Tafuri dei baroni cav. Antonio.
Taranto. — Ricciardi Francesco, Stratti Achille, Vitiello Giovanni.
Tricase. — Caputo Ettore.
LIVORNO. — Braun Rodolfo, Dieterich Felice, Saltini Albino.
Forte dei Marmi. — Tonini Silvio.
Viareggio. — Buttrini rag. Ubaldo, Garrè ingegnere Fiovo.
MACERATA. — Sporting Club « Helvia Recina ».
S. Severino. — Guglielmana Ettore.
MANTOVA. — Giannantoni Gaetano, Martucci Ferdinando, Nizzola Telemaco.
Asola. — Arcari Demetrio, Carrera avv. Italo, Manerba geom. Ugo.
Casalmoro. — Binda Italo.
Castel d'Ario. — Morelli Albano.
Gazzuolo. — Aporti dott. Silvio.
Marmirolo. — Colombini Enrico.
Medole. — Lanfredi Antonio, Turganti Angelo.
Suzzara. — Alessandrini Mario, Ferretti Ettore, Giacominelli Ovidio.
Villimpenta. — Bassani Guido, Stellini Plinio.
Volta. — Grazioli ing. Carlo.
MASSA CARRARA. — Ott Gastone.
Pontremoli. — Stechli Gaspero.
MESSINA. — De Pasquale Natale, Favaloro Umberto.
MILANO. — Airaghi Paolo, Airoldi Felice, Amidani rag. Umberto, Amigoni Luigi, Antozzi Antonio, Beduschi Enrico, Belloni Carlo, Belloni Cesare, Beltrami Pietro, Beneggi Giovanni, Benzoni Angelo, Beretta Angelo, Beretta Umberto, Bernacchi Fermo, Bertoglio Giuseppe, Bettetini rag. G. B., Ballariano Luigi, Balzarotti Giuseppe, Barbareschi Santo, Barbieri Giovanni, Baroni rag. D'Arny, Bianchi Angelo, Bianchi Ercole, Bignami Carlo, Boccardi rag. Giovanni, Boccardi Oreste, Boga Leonardo, Borella Aldo, Borelli Achille, Bottari Guido, Bottaro Giovanni, Brambilla Emilio, Brunati Paolo, Bruni Enrico, Brusati Achille, Buzzi dott. Alessandro, Cadirola geometra Ignazio, Caffaratti avv. Marco, Caimi Carlo, Campiglio Erminio, Cani Carlo, Cappuccini Domenico, Carabelli Ettore, Carettoni Alessandro, Carnelli Sandro, Cassè Alfredo, Castelli Mario, Castiglioni Giovanni, Cattaneo Emanuele, Cavallari Mario, Cavalli rag. Pietro, Cecchetti Mario, Cernuschi Tullio, Cerrone Carlo, Ceruti Napoleone, Cescotti rag. Giuseppe, Chighizzola Giacomo, Cicogna Furio, Citterio geom. Oreste, Colella Romeo, Colli Carlo, Colombo Benedetto, Colombo Franco Cesare, Comolli Luigi, Conti Attilio, Corbani Paolo, Corneglioni Giuseppe, Corti Adone, Corti Emilio, Corti G. B., Cresta Cesare, Crosio Luigi G. B., Cuniali Aldo, Dameno Franco, Dell'Acqua Francesco, Dell'Orto Ettore, De Vecchi rag. Giuseppe, Domini Davide, Fava Marco, Ferrari Luigi, Ferrari dottor Settimio, Ferrario Luigi, Ferrario Mario, Fontana ing. Alessandro, Finzi Tito, Formenti Ottorino, Fornaroli Carlo, Fornaroli Giuseppe, Franceschelli Mario, Franzosini Alfredo, Fumagalli Carlo, Fumagalli Franco, Galli Giovanni, Gallo Giovanni, Gaudenzi Alfredo, Geiger ing. Arminio, Gerardi Gian Bonaventura, Gerli ing. Riccardo, Gianni Oreste, Giorgi Ulderico, Glockner Gherardo, Gobbi Giulio, Guarneri Giuseppe, GUASCO CLELIA, Guasco Giacomo, Gusti Giovanni, Head Frank, Jacobovits commendator Rodolfo, Jelmini Annibale, Lanchini Ugo, Langosco Vittorio, Lazzaroni Guglielmo, Lehmann Edoardo, Leoni Filiberto, Leoni Giovanni, Leoni Leonardo, Leporati Riccardo, Locatelli Giuseppe, Lombardo G. A., Lora Randolfo, Maffei Carlo, Malnati Severino, Manfredi Giovanni, Marietti dott. Angelo, Marino Giuseppe, Mauro rag. Ermenegildo, Miglierino rag. Lino, Molteni Giacomo, Moscotti Alfredo, Müller Joseph, Nicolini Aldo, Noci G. Galeazzo, Oldani Domenico, Orcese Iginio, Pagani Ercole, Panigati Antonio, Parolini Giuseppe, Parravicini Giuseppe, Pasini Ferrante, Passett Tomaso, Pavesi Maurizio, Pedraglia Luigi, Pedretti dott. Raffaele, Picasso Carlo, Pirani Guido, Pironi Giuseppe, Pirovano Enrico, Pirovano Vittorio, Ponti Emilio, Ponzoni Francesco, Ponzoni rag. Virginio, Porro Giovanni, Porro Umberto, Pozzi avv. Ugo, Prandoni Gabrio, Pratelli Dante, Ramponi Tommaso, Redaelli Luigi, Reiser Ugo, Resegotti Nino, Riboni Enrico, Ronchi Angelo, Rossi Enrico, Rossi Giuseppe, Rossi Pietro, Sacchetti Felice, Sacchetti Ferruccio, Salomoni Eugenio, Santelli Alfredo, Santi Ernesto, Santus Emilio, Sassi Battista, Sesane Tancredi, Sessa Marco, Sirtoli Davide, Stecchini Angelo, Stopelli Guido, Strazza Tranquillo, Stucchi Giulio, Tadini Diego, Tamborini Paolo, Tavazzi Franco, Tavecchia Renzo, Tedeschi rag. Edoardo, Teruggi Giuseppe, Teruzzi Riccardo, Tinti Amedeo, Tizzoni Federico, Todeschini Antonio, Toffoletti Ugo, Toggia Edoardo, Trabattoni Antonio, Uttini Alfredo, Vaghi Ercole, Vaghi Francesco, Valentini Silvio, Vedovelli Umberto, Veneziani Angelo, Venini Felice, Volpi Aldo, Weber Federico, Weillschott Gustavo, Zacchetti Luigi, Zaini Piero, Zarattani Alberto, Zoppati Guglielmo.
Albiate. — Fossati Giuseppe.
Arcore. — Marco Redaelli.
Bresso. — Conti Febo.
Busto Arsizio. — Albini Leonardo.
Carate Brianza. — Formenti Egidio.
Cassano d'Adda. — Desirelli Romano.
Codogno. — Acerbi dott. Stefano, Bolzoni Antonio, Ferri Carlo, Pucci Ernesto, Rapelli Antonio.
Desio. — Galliani Ambrogio.
Gallarate. — Alè Emilio, Brizio Giuseppe, Calderara Silvio, Cova Alessandro, Galdalini Cesare, Lazzati Nino, Mauri cav. Rodolfo, Ronchi Enrico, Scapinelli conte Enrico, Vitrotti Lodovico.
Gorgonzola. — Club Ciclistico, Dugnani Carlo.
Gorla I. — Brambilla Luigi, Cestari Mario.
Greco per Cascina Pomi. — Colciaghi Romolo.
Lodi. — Belloni Dante, Cremonesi Nino, Cremonesi Primo, Fontana nob. Giangiacomo, Passerini dott. Daniele, Sala Angelo, Sala Carlo, Sangalli Primo.
Lonate Pozzolo. — Nerviani Lodovico.
Magenta. — Arrigoni Giuseppe, Ponti ragioniere Leone.
Mombello-Limbiate. — Martinelli Odoardo.
Monza. — Antonietti Battista, Barzaghi Alessio, Carozzi rag. Enrico, Cernuschi Luigi, Donadeo Francesco, Laghi Amedeo, Mazzola Vittorio, Namiri Luigi, Taccani Arnoldo, Viganoni Roberto.
Muggiò. — Marchesi Paolo.
Musocco. — Brenna Angelo.
Niguarda. — Pizzi Emilio.
Rosate. — Quagliarella Donato.
S. Giuliano. — Bellada Cesare.
S. Vittore Olona. — Florian Oreste.
Saronno. — Corbella rag. Piero, Dussoni Renzo.
Seregno. — Franco Cantù.
Sesto Calende. — Loper Fidò Mario.
Somma Lombardo. — Madaschi Giuseppe, Peroni dott. Piero.
Trezzo d'Adda. — Carcassola Arturo, Villa Giacomo.
Vergiate. — Jarini Andrea.
Vittadone. — Grassi Antonio.
Vizzola Ticino. — Vismara Carlo.
MODENA. — Apollonio Antonio, Calori conte Guido, Corfini dott. Giulio, de Chaurand de Saint Eustache Felice, Fontana avvocato Alberto, Gozzi Egidio, Manfredini Vittorio, Montanari Ettore, Singer Tobia, Soliani Raschini conte Franz.
Carpi. — Marani Luigi.
Castelfranco. — Montipò cap. Giovanni.
Formigine. — Ferrarini dott. Carlo.
Montese. — Piccinelli cav. dott. Vincenzo.
Torre Maina. — Gibertini Lino.
NAPOLI. — Basevi Roberto, Salsi Luigi, Scribante Vittorio, Sommer cav. Edmondo, Vitelli Giovanni.
Torre Annunciata. — Filippini Francesco.
NOVARA. — Airoldi Ettore, Benedicti tenente Osvaldo, Beretta Giuseppe, Bergamasco Cesare, Brustia Carlo, Cantone Angelo, Ferrari Giovanni, Ferraris Ettore, Praga Giuseppe, Riva Renzo, Rossi Agostino, Vespasiani Pasquale.
Balmalonesca. — Pajetta dott. Carlo.
Bianzè. — Dragone Attilio.
Biella. — Amosso Ettore, Bertero Giuseppe, Bioglio Italo, Borsetti Gaspare, Bracco Delfino, Fassetti Arturo, Jona geom. Cesare, Marucchi Silvio, Olivieri Oliviero, Peviani Agostino, Tornielli Giuseppe, Unione Sportiva Biellese.
Biella Piazzo. — Coda Quinto.
Borgosesia. — Fagnola Giuseppe.
Cigliano. — Bravetti Anselmo, Noè avv. Luigi.
Cossato. — Loro Piana Natale.
Cossila. — Azario Livio.
Crescentino. — Mazzucco dott. Celestino.
Craveggia. — Ciolina Erminio.
Domodossola. — Imperatori Alfredo, Maulini Beniamino, Ponti ing. Annibale, Scalabrino Paolo, Veggia cav. dott. Alfonso.
Graglia. — Borrione avv. Martino.
Intra. — Airoldi Mario.
Mergozzo. — Della Torre Ettore.
Mongrando. — Vineis Luigi.
Mosso S. Maria. — De Giovanni dott. Vittorio.
Netro. — Pretti Andrea.
Orta. — Fantini Giuseppe, Lunati Giuseppe.
Pettinengo. — Bellia cav. uff. Celestino.
Piedimulera. — Griselli Giuseppe.
Pollone. — Cavagliani Enrico.
Sagliano Micca. — Cerati Giovanni.
Stresa. — Bolongaro Antonio, Cantamessa Michele, Mazzoletti Tommaso.
Trobaso. — Dido Serafino, Gnocchi Luigi, Nicola geom. Giuseppe, Ottolini Enrico.
Vercelli. — Cortese avv. Massimo, Raynero Ernesto.
PADOVA. — Bareggi Enrico, Belloni ing. Roberto, Benetello Attilio Emilio, Circolo Ufficiali 20° Fanteria, Faccio Francesco, Ferrari Pietro, Gardinazzi Telemaco, Panzatti Alberto, Sala Convegno Ufficiali 13° Fanteria, Vasoin avv. Luigi.
Conselve. — Antonini Pietro, Bertoli rag. Vito, Sartori Umberto, Toderini nob. Domenico.
Fontaniva. — De Filippi Giovanni.
Rubano. — Maritan Giuseppe.
PALERMO. — Dall'Omo Arturo, Galateò avvocato Augusto, Grosso Federico, Molteni Paolo.

Chiusa Sclafani. — Lo Cascio Ferina Giuseppe Lo Cascio Mangano Vincenzo.
PARMA. — Olivieri Alcide, Poggi Vincenzo, Tocco Giuseppe.
Busseto. — Swich Luigi.
S. Lazzaro. — Melej Luigi, Turlotti Francesco.
PAVIA. — Ferrari Giorgio, Valle Gaetano Mario.
Belgioioso. — Guidi Umberto.
Broni. — Rabiti Giuseppe.
Casteggio. — Sciaccaluga Emanuele.
Gropello Cairoli. — Castoldi Guido.
Lardirago. — Magnaghi Silvio.
Lomello. — Oliverio Luigi, Scursoni Angelo, Torri Alessandro, Torti Gerolamo.
Mede. — Calvi Giuseppe, Emanuelli avv. Attilio, Giroldi Giovanni, Gobba Angelo, Guggiari Pompeo, Mantovani Luigi, Negri Emilio, Oddone dott. Ernesto, Pavesi Angelo, Tosini Roberto.
Mortara. — Fournier Adalgiso.
Pieve del Cairo. — Beltrami Carlo.
Pizzale. — Scaglio Achille.
Semiana. — Inglese Alessandro.
Stradella. — Mangiarotti dott. Attilio.
Valle Lomellina. — Braccio Cesare, Braccio dott. Enrico, Inglese dott. Ernesto, Pascuiti Antonio, Robecchi Stagnoli Giacomino.
Vigevano. — Capuomo Ettore, Carabelli Enrico, Cotta Ramusino not. Giovanni, CRESPI SESSA GIULIA, Ferraro Riccardo, Gentilini Attilio, Scarfiotti Mario, Zunnui Giovanni.
Voghera. — Garrone Rodolfo, Meda Amilcare.
PERUGIA. — Vicarelli Virginio.
Città di Castello. — Bendini Angelo.
Foligno. — Croci Luigi, Marcucci Giuseppe, Polverini Cesare.
Gubbio. — Zampa ing. Pietro
Rieti. — Forgini Giovanni, Marroni Giuseppe.
Spello. — Ambrosi prof. Alberto.
Spina. — Baldi dott. Carlo.
PIACENZA. — Dansi Francesco.
Villanova sull'Arda. — Persico Oreste.
PISA. — Forni Umberto, Maggesi Carlo.
PORTO MAURIZIO. — Miani geom. Natale.
Bordighera. — Maffei Giovanni, Maraschin Giovanni.
Camporosso. — Gibelli P. V.
RAVENNA. — Guerra dott. Tommaso.
Casola Valsenio. — Passuti Riccardo, Vicchi Francesco.
Faenza. — Vismara Sesto.
REGGIO CALABRIA. — Pugliatti avv. Pietro.
Bovalino. — Agostini Giuseppe, La Cava dottor Francesco.
Palmi. — Lupini Antonino.
REGGIO EMILIA. — Sabini Aniceto.
Fabbrico. — Bellesia Domenico, Dallari Desio, Davolio Marrani Tullio, Ferrari Ennio, Ferrari Ermete, Jori dott. Pietro.
Guastalla. — Gatti Dante.
ROMA. — Avet Carlo Augusto, Avet Flaminio, Bertini Calosso Achille, Bini Marino, Borghese B. Giovanni, Caturri ten. Filippo, Cavargna Giuseppe, Coindet Ferdinando, CONTRADA FIDIA, Fabio rag. Pacifico, Ferreri Giovanni, Giaccheri Tullio, Latour Gilberto, Migliozzi Alessandro, Papi Riccardo, Pozzi Pietro, Roascio Domenico, Rossi dott. Guido, Russo Pasquale, Sassi Ugo, Scarpaccini Carlo Alberto, Spalletti Giuseppe, Tanfani Giuseppe, Tanfani cavaliere Pietro, Venier Enrico, Vergè Emilio, Villa Giovanni, Zappa Guido.
Civitavecchia. — Amati Silvio, Della Porta Umberto.
ROVIGO. - *Fratta Polesine.* — Contato Vittorio, Dalla Villa Giovanni, Finco Antonio, Franceschetti Luigi, Crigolo Luigi, Matteotti Silvio, Nascimbene Camillo.
Gaiba. — Stefanelli Lino.
SASSARI. — Bacchi Giorgio, Da Capo Francesco
Castelsardo. — Lavagnino avv. G. M.
Maddalena. — Bove Giuseppe.
SIENA. — Corradeschi Giovanni.
SONDRIO. - *Tresenda.* — Del Litto Daniele.
TERAMO. — *Colonnella.* · Castagna Tito.
TORINO. — Agnello Giuseppe, Allora ragioniere Guido, Andreis Gian Luigi, Antognoni Giuseppe, Arizio Ambrogio, ARMISOGLIO AMALIA, Avigdor Giacomo, Barberis Ambrogio, Barberis avv. Carlo, Barnabè Giulio, Benevolo Amedeo, Bensa Franco, Berrino Giovanni, Bertelli Gustavo, Biasetti Giuseppe, Bigotti Giacomo, Boeri Giuseppe, Boggio Alfredo, Bonetti Eugenio, Boniscontro Amilcare, Bor Camillo, Borgogna avv. Francesco, Boschetti Carlino, Brunati avv. Eugenio, Burzio Emanuele, Calvi Giuseppe, Canova Federico, Cantori Carlo, Casetti Carlo Alberto, Castellano Giuseppe, Castoldi Guido, Chiadò Viret Paolo, Colombatto Giovanni, Costa ing. Paolo, Crodara Francesco, Davi Giovanni, De Benedetti Gastone, De Bernardi Pietro, De Bernocchi Francesco, Demeglio Giuseppe, Dogliotti Agostino, Filippa Augusto, Fiora Riccardo, Fortina Vittore, Frisetti Giacomo, Galvano Andrea, Gay Giuseppe, Ghignone Eugenio, Ghio Paolo, Girardi Vittorio, Giuliani Giuseppe, Grandis Pietro, Laura dott. Teodoro F., Levi Raimondo, Lusona Aristide, Maccone Giulio, Maganza Giuseppe, Malcotti Angelo, Marucco Giuseppe, Maspero Gherardo, Matis Lorenzo, MAZÈ DE LA ROCHE LORENZINA, Mazza Antonio, Mazzi ing. G. B., Medici Francesco, Melano Carlo, MICHON DOMENICA, Michon Virginio, Mogna avv. Mario, Moto-club, Murt Salvatore, Nasi Alberto, Paglino Alfeo, Perotto Paolo, Pillera Lorenzo, Prochet Alfredo, Prochet Enrico, Pugliese Alessandro, Quartaro Ettore, Ravelli Francesco, Renaudo Lorenzo, Ribetti Tommaso, Rimini avv. Cesare, Rizzi Enrico, Rocca Luigi, Robasto Giuseppe, Roberto Giulio, Rosso Vittorio, Rotti Vincenzo, Rubino Francesco, Ruscazio Emilio, Sacchi Francesco, Sbardolini Casimiro, Scevola Enrico, Sciandra Giuseppe, Sclaverani Camillo Mario, Schneeberger Edoardo, Società Excelsior, Solera Michele, Stettner Tommaso, Stroppiana Lincoln, Tedeschi Mario, Torta Ferdinando, Ubertalli Mario, Vascellari Giovanni, Vercellone Carlo, Vinay Ermanno, Zacco dott. Franc. Zeppegno Rodolfo, ZINCONE ALICE.
Bardonecchia. — Ferrero Giuseppe.
Bussoleno. — Novascone Vincenzo.
Carmagnola. — Dominici Antonio.
Caselle. — Gallini Paolo.
Castellamonte. — Faccio Felice.
Cesana. — Barella dott. Vincenzo.
Chiano. — Assi Luigi.
Cuorguè. — Farina prof. Francesco.
Etroubles. — MUNIER ERSILIA.
Ivrea. — Bidasio Alberto, Lesca Corrado, Martellono Giuseppe.
Oulx — Valletti Costantino.
Pinerolo. — Martinotti dott. Giuseppe.
Pont Canavese. — Associazione Unione e progresso.
Racconigi. — BARUCCO MARIA.
Rivarolo Canavese. — Colli Emilio, Gambotti Angelo.
Rocca Canavese. — Prever di S. Giorgio dottor Vittorio.
Susa. — Miglia Ettore.
Trausella. — Canale Pedre.
Villastellone. — Bertorello Lorenzo.
Virle Piemonte. — Peyretti dott. Michelangelo.
TREVISO. — Del Boca Giovanni, Gasparini dott. Amedeo, Manzato Mario, Pellicciari Tommaso.
Asolo. — Unione Sportiva « Club Asolano ».
Conegliano. — MONTALBAN GRITTI contessa Agnese.
Cornuda. — Società Ciclistica.
Montebelluna. — Rutili Augusto.
Spresiano. — Vazza Gabrio.
Trevignano. — Morellato Angelo.
Vittorio. — Peruch Vittorio.
UDINE. - *Cividale.* — Angeli Umberto, Bernardis G. B., Boggiani Carlo.
Cordenons. — Dellevedove Gaetano.
Mozzio. — Nais Giacinto.
Povoletto. — Mangilli march. Benedetto, Santi dott. Cirillo.
Sedili. — Pividori Valentino.
Tolmezzo. — Polini Damaute, Traverso Guido.
Torre di Zuino. — Voltolina Vincenzo.
Tricesimo. — Nascimbeni Pietro.
VENEZIA. — Bigaro Luigi, Cottin Jacopo, Crumi avv. Pompeo, Direzione d'Artiglieria, Kelnner Arturo junior, Leban Edoardo, Marinetti Mario, Millosevich Elia, Pasinetti Umberto, Petit G. B., Rotta dottor Marino, Tavella Agostino, TAVELLA SILVIA, Venturini Giuseppe, Zanirato Umberto.
Mira. Fioravanti Ferruccio, Trotter Luigi.
VERONA. — Brevaglieri Federico, Cipriani Luigi, de Bernini conte Giovanni, Franceschini Vittorio, Longo-Turri rag. Antonio, Martelli Luigi, Rimini Arturo, Saccomani Gastone, Sartori Emilio, Sperti Giovanni.
Malcesine. — Chimarini Benigno, Ferrari Giacomo, Lombardi Giovanni, Martini Giovanni, Spagnoli Giacomo.
Sanguinetto. - Pellizzari Arturo, Testoni Corrado.
VICENZA. — Colli di Felizzano conte Vittorio, Ferraris Ugo, Formaggini Carlo, Gambardella Eugenio, Mentaschi Adelchi, San Marzano conte Amedeo Scabia, dott. Umberto, Straneo Ottavio, Tozzli Giuseppe.
Arsiero. — Costalunga Guido, Floriani Antonio.
Barbarano. — Ferretto Camillo.
Bassano. — Durighello Federico.
Marostica. — Girardi Pitore.
Montebello. — Baroni Giovanni.
Santorso. — Balbo Angelo.
Schio. — Pergameni ing. Hermann, Rossi barone Cesare.
Valstagna. — Cera Antonio.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Capodistria.* — de Manzoni Pietro.
Gorizia. — Deperis Giovanni, Mengali Rodolfo.
Rovigno. — Benussi Pietro, Forchiassin Emilio.
Trieste. — Gastwirth Federico, Marcuzzi Roberto, Pontini Attilio, Suttora Antonio.
TRENTINO. - *Rovereto.* — Bazzanella Alessandro, Grigoletti Giulio, Keppel Gerolamo, Riolfatti Lodovico.
PROVINCE DIVERSE. - *Innsbruck.* — Holzhammer R.
Vienna. — Karczag Bela de Rudna Nicolies bar. Feder.

Francia.

Angers. — Dudon Henry.
Lione. — Potiè Alfred.
Marsiglia. — Tedeschi Ugo.
Parigi. — Harry A Van Bergen, Bini Guido, Camerini Laurent.

Germania.

Königsberg. — Orlopp Othmar.
Norimberga. — Ehrenberger S.
Würnberg. — Brantig Otto.

Inghilterra.

Kings Meadows (Scozia). — Duncan Ettore.
Londra. — Fabry Maurice, Harmeworth Alfred, Prioleaw J. R. H., Rocco Ettore.
Loughton. — Fletcher M. Henry.

Repubblica S. Marino.

S. Marino. — Fattori Onofrio.

Svizzera.

Losanna. — Chiochetti Eugenio, Lanti Battista, Lux Giorgio, Rossi Giuseppe, Welli Erwin.
Lucerna. — SIGNORE ANNA MARGHERITA.
Zurigo. — Capelli Edoardo, Mariani Alberto.

Africa.

Cairo. — Mustachi Gino, Zona Angelo.

America del Nord.

STATI UNITI. - *Detroit.* — Hamilton Carhartt.
Pittsburg. — Bartberger Edward W.
Watertown. — Elist Tenney Minna.

Messico.

Baldi Daniele.

America del Sud.

REPUBBLICA ARGENTINA. - *Bernol.* — Giudica cav. Angelo.
Buenos Ayres. — Biancardi Giovanni, Bontà A. Marco, Scamuzzi Maurilio.
Rosario S. Fè. — Hierro Alfonso.

Soci annuali al 15 dicembre 1904 .		N. 41 382
» » inscritti dal 15 dicembre al 31 dicembre 1904		» 15
Dimissionari, irreperibili, morosi rientrati a far parte dell'Associazione dal 15 al 31 dicembre 1904		» 34
Soci annuali a tutto il dicem. 1904 .		N. 41 431
Soci vitalizi al 15 dicem. 1904	N. 700	
» » inscritti dal 15 dicembre al 31 dicembre 1904	» 17	» 717
Totale dei soci al 15 dicembre 1904		**N. 24 148**

Soci annuali al 10 gennaio 1905. .		N. 41 431
Morti, irreperibili, dimissionari . .		» 1 992
		N. 39 439
Soci annuali inscritti al 15 dicembre 1904 per l'anno sociale 1905	N. 873	
Soci annuali inscritti dal 15 al 31 dicembre 1904 . . .	» 448	
	N. 1 321	
Soci annuali dal 1 gennaio al 15 gennaio 1905. . . .	» 769	» 2 090
Soci annuali al 15 gennaio 1905		N. 41 526
Soci Vitalizi al 1 gennaio 1905	N. 717	
Soci Vitalizi inscritti dal 1 al 15 gennaio 1905. . . .	» 20	« 737
Totale dei Soci al 15 gennaio 1905		**N. 42 266**

Ufficio di redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Direttore della Rivista: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

12725 - CAPRIOLO e MASSIMINO - MILANO
Via Francesco Guicciardini, N.5.

ANNO XI - N. 3. v. 11[3] GRATIS AI SOCI DEL TOURING MARZO 1905.

-VI- ET MENTE
RIVISTA MENSILE DEL TOURING C. I.
Sede Sociale, Via Monte Napoleone, 14
Telefono N. 18-50

Pagamento della quota per il 1905.

Per l'art. 15 dello statuto, i soci annuali hanno l' obbligo d'inviare alla Sede centrale la quota **prima del 15 gennaio.**

Anche quest'anno, per deliberazione del Consiglio, e per comodità dei soci, tale limite è stato prolungato a tutto febbraio.

Ora però, per il buon andamento del sodalizio, non è più possibile attendere; e perciò, **da oggi primo marzo si intraprendono le pratiche di esazione,** facendo recapitare al domicilio dei soci un assegno postale d'una somma comprendente la quota e le spese; e precisamente:

L. 6,20 per i soci di Milano,
L. 6,55 per i soci del resto d'Italia,
L. 8,55 per l'estero.

Preghiamo i soci di voler dare, in caso di assenza, disposizioni ai famigliari per il pagamento dell' assegno o della ricevuta che per Milano sarà presentata dal Corriere di città.

La Direzione sarà grata intanto a tutti quei soci che, per agevolare il non indifferente lavoro d'ufficio, invieranno sollecitamente la rispettiva somma predetta direttamente alla Sede centrale (via Monte Napoleone, 14, Milano).

*
* *

Servirsi, a preferenza, di **cartolina-vaglia**; indicare sul **talloncino** e non altrove, nome, cognome, indirizzo, e le sole parole **per quota 1905.**

Appena ricevuto l'importo, l'Amministrazione invierà il talloncino **color arancio** da applicare alla tessera valida per il 1905.

Soci a pagamento quinquennale.

CTI SOCIO 1904 QUINQUENNALE 1908

Chi ha già pagata la quota annuale di L. 6 o L. 8 **per il 1905** può diventare socio per cinque anni (dal 1905 a tutto il 1909) inviando L. 24 se per l'interno, L. 32 se per l'estero.

Assemblea generale ordinaria dei soci del T. C. I.

Avviso di convocazione.

A sensi degli art. 26, 27, 28, 29 e 30 dello Statuto Sociale, è convocata in Milano l'Assemblea generale ordinaria dei soci del Touring Club Italiano, e precisamente nel giorno di domenica 9 aprile, alle ore 15, nel salone della Borsa, in piazza Cordusio.

ORDINE DEL GIORNO:

1) Nomina del Presidente dell'Assemblea (art. 33 dello Statuto).
2) Approvazione del verbale dell'Assemblea 10 aprile 1904 (pubblicato sulla *Rivista* n. 5 del maggio 1904).
3) Relazione della Direzione Generale sull'andamento economico e morale del Touring.
4) Relazione dei Sindaci sul Bilancio 1904.
5) Voto consultivo (art. 34 dello Statuto) sul Bilancio consuntivo per l'esercizio 1904.
6. Elezioni:

a) di 12 consiglieri in sostituzione dei signori:

Luigi Vittorio Bertarelli — Innocenzo Vigliardi Paravia — Avv. **Federico Guasti — Lorenzo Bertolini** — Rag. **Arato Ardenghi,**

tutti scaduti per compiuto triennio e rieleggibili;

Ing. avv. **Bernardo Garbati** — Dott. **Ettore Candiani** — Ing. **Emilio Goia** — Dott. **Carlo Moldenhauer** — Nobile ingegner **Pietro Piola Daverio** — On. avv. **Francesco Mira** — Ing. **Francesco Pugno,**

tutti nominati interinalmente dal Consiglio a norma dell' art. 21 dello Statuto;

b) di 3 Sindaci in sostituzione dei signori rag. **Romeo Riva,** rag. **Attilio Soffredi,** rag. **Giulio Turrini** (scaduti dalla carica annuale e rieleggibili).

Il verbale della suaccennata seduta verrà pubblicato (a termini dell'art. 55 dello Statuto) nella *Rivista* del maggio prossimo, alla quale sarà annessa la scheda della votazione in merito al Bilancio e per le elezioni alle cariche sociali vacanti. Le schede (a norma degli art. 36, 37 e 39 dello Statuto) dovranno essere ritornate alla sede del Touring non più tardi del 15 luglio 1905.

Lo scrutinio seguirà, per cura dei Sindaci, il 17 luglio 1905.

Il Direttore Generale
Federico Johnson.

Il Segretario del Consiglio
Innocenzo Vigliardi-Paravia.

Festeggiamenti di Maggio - Vedi pag. 79.

Relazione dei Sindaci sul bilancio 1904

Egregi Consoci,

Il Bilancio del Touring al 31 dicembre 1904, che la Direzione generale vi presenta per l'approvazione, è compilato, come per lo addietro, in forma così chiara ed evidente, che le delucidazioni si renderebbero quasi superflue.

Ma se le cifre e i buoni risultati ottenuti parlano da sè del modo lusinghiero col quale è condotta l'azienda dell'Associazione, è pure opportuna qualche considerazione su alcune di esse, affinchè possiate maggiormente apprezzare la somma di lavoro che rappresentano, lavoro che nel corso dell'anno fu oggetto dei nostri assidui controlli.

Basta osservare la consistenza e l'importanza della situazione patrimoniale, e quella della gestione 1904 (che in soli dieci anni ha raggiunto fra entrate ed uscite la cifra di quasi 700 000 lire di movimento, rappresentato nella maggior parte da operazioni d'entità minima, quali la quota sociale di L. 6 ed operazioni minori), perchè si possa formarsi un concetto esatto della vastità ed importanza del compito che la Direzione e l' Amministrazione del Touring sono chiamate a compiere.

SITUAZIONE PATRIMONIALE.

Le attività sono costituite dalla considerevole cifra di L. 404 395,32, rappresentate nella maggior parte dall' investimento del Capitale in valori pubblici garantiti dallo Stato, in conformità dello Statuto, e per le rimanenti da pubblicazioni, minuterie, ecc., strettamente necessarie al regolare andamento dell'azienda, nonchè da depositi per cauzioni d'affitto e crediti varî per ratei di fitto, interessi di valori pubblici e spese anticipate pel futuro esercizio. Sulla consistenza di tali attività nulla v'è da eccepire.

Il maggior investimento in titoli in confronto al capitale sociale rappresenta approssimativamente l'ammontare degli anticipi pervenuti al Touring per quote di soci a pagamento quinquennale. Il Consiglio ha così prudenzialmente operato come pei soci vitalizi.

Lo specchio delle passività in Bilancio è sufficentemente chiaro intorno alla sua costituzione; tuttavia i dettagli su alcune di esse, sui quali l'attenzione dei soci può desiderare qualche delucidazione, sono dati in seguito.

ATTIVITA.

Valori pubblici. — La loro valutazione è quella corrispondente al corso di borsa del 31 dicembre 1904. L' aumento verificatosi dall'anno precedente all'epoca dell'attuale bilancio, anzicchè passarlo alle entrate, fu con criterio molto lodevole come nei precedenti anni portato fra le passività per le eventuali oscillazioni di borsa.

Cassa. — Lo stato di cassa (da noi controllato durante l'anno in saltuarie riprese) venne trovato sempre regolare. Così pure venne trovata completamente corrispondente la cifra esposta al 31 dicembre in bilancio.

Mobili. — Il valore di essi si è elevato da L. 11 000 a L. 29 000. Se questa cifra a tutta prima vi potrà parere forte, pure rappresenta quanto era strettamente necessario al regolare funzionamento dell'amministrazione, in seguito al nuovo ampliamento della sede e alla maggior suddivisione del lavoro imposto dal continuo incremento dell' Associazione come anche per nuove iniziative delle quali il Touring si è fatto promotore, perchè corrispondenti all'indole del suo programma.

Svalutazioni diverse ed opportune furono fatte a seconda delle varie categorie di mobili; ed esse ottennero la nostra completa approvazione nel dettagliato esame fattone.

Pubblicazioni. — Il quantitativo delle rimanenze oscilla a seconda delle ristampe che si vanno man mano facendo e aumenta coll'aumentare del numero di pubblicazioni. Ecco perchè detta cifra, che è in questo bilancio di L. 47944, 94, non rappresenta punto un eccesso di investimento, bensì un materiale che giornalmente occorre alle molteplici richieste di soci. Per le svalutazioni di questa categoria si sono mantenute le stesse norme degli anni precedenti.

Minuterie. — Nulla da osservare intorno a questa categoria, poichè i criterî di valutazione e di ammortamento furono prudenzialmente fatti come negli anni anteriori.

Cassette riparazione e Cartelli indicatori. — Rappresentano le sole esistenze di magazzino disponibili per l'impianto e non già quelli collocati prima della chiusura di questo bilancio.

Cancelleria. — Giustamente venne inventariata solo quella parte che nella realizzazione potrebbe avere un valore.

Biblioteca. — Dalle sue modeste origini è andata assumendo man mano importanza per stanziamenti varî e per donazioni, rappresentata materialmente da un valore di L. 6.045,24 (esposto prudenzialmente in bilancio per sole L. 1) ed intellettualmente per l'utile servizio che essa presta per la compilazione dei vari lavori pubblicati dal Touring e per informazioni ai soci.

Per conseguenza anche pel 1905 vennero stanziate L. 500 per nuovi acquisti.

Ratei di fitti e fondi pubblici. — Rappresentano crediti di amministrazione: L. 3000 per rateo fitto in Monte Napoleone dal 1º gennaio al 29 marzo 1905; L. 100 per rateo affitto ammezzati nell'antica sede, sola parte rimasta sfitta dell'anteriore sede di piazza Durini, 7, e L. 172,50 per interessi sulle obbligazioni Ferrovie Meridionali esigibili al 1º aprile p. v.

Esistenze varie. — Questa voce è nuova nei nostri bilanci e rappresenta oltre l' esistenza di medaglie di benemerenza, diplomi, ecc., il valore del materiale per le esposizioni turistiche composto da quadri e da addobbi diversi.

Crediti varî. — Da noi esaminati, essi rappresentano crediti sicuri esigibili a brevissima scadenza.

Depositi cauzionali e crediti in conto corrente. — Sono compresi in questa cifra la cauzione di fitto di L. 12 000 depositate all'Amministrazione dello stabile occupato dal Touring ed altri depositi in conto corrente presso le RR. Poste, l'Amministrazione del gaz, l'Istituto Geografico Militare, ecc.

Spese anticipate. — Trattasi di esborsi fatti nel 1904 che riflettono l'esercizio 1905.

PASSIVITA.

Soci 1905-1906-1909. — Questi anticipi non abbisognano di alcuna delucidazione. Essi rappresentano quanto al 31 dicembre era già stato anticipato da vari soci per quegli anni.

Soci a pagamento quinquennale. — La cifra di L. 13746, già di per sè importante nell'esercizio 1903, si è quest'anno elevata a ben L. 36978, cifra che assume un'importanza speciale se si considera che essa rappresenta una eloquente approvazione del vasto indirizzo dell' associazione e una lusinghiera fiducia nella solidità del nostro sodalizio e nel sempre crescente progresso avvenire derivante da tale indirizzo.

Impegni varî di bilancio. — Fra i vari impegni esposti, le cui appostazioni indicano chiaramente il loro scopo, crediamo opportuno di accennare a quello che figura in L. 21957,76 per i profili dello *Stelvio e Moncenisio* e per *Monografie* annunciate nel programma 1904 che per varie difficoltà impreviste non poterono finora essere pubblicate sebbene il materiale occorrente sia già stato raccolto. Quest'appostazione prova lo scrupolo con cui procede l'andamento amministrativo dell'azienda. L'altra cifra riguardante il foglio II della *Carta confini d'Italia colla Svizzera* e *Guida degli Abruzzi,* rappresenta quella parte di esse che materialmente al 31 dicembre non si era ancora potuto spedire ad alcuni soci in causa di ristampa od altro, e che ha avuto in seguito effettuazione.

Cartelli indicatori. — Anche pel bilancio 1904 venne stanziata (come nel bilancio 1903) la cifra di L. 5000, con che questo importante servizio ha potuto prendere quel vasto sviluppo che era

richiesto dal bisogno del nostro paese, che deve, anche in questo campo, gareggiare coi paesi esteri confinanti. Che il bisogno fosse grande e incontestata l'utilità e l'opportunità dell'iniziativa del Touring lo dimostrano le continue sottoscrizioni che hanno raggiunto al 31 dicembre la lusinghiera ed importante cifra di L. 14 842. Il lavoro durante l'anno in questo ramo fu assai intenso e ben L. 10876,30 furono spese a questo proposito.

Cauzioni doganali. — Il servizio della Dogana è andato assumendo un'importanza sempre maggiore, e ad esso largamente ricorsero inostri soci, così che la cifra di garanzia per esenzione di depositi oltrepassò le L. 100 000 circa. Per esse il Touring si è cautato nella maggior parte mediante fideiussioni o cauzioni.

Il debito per cauzioni rimanenti nelle nostre mani al 31 dicembre era di L. 563,75.

Debiti vari. — Comprendono debiti diversi coi Fornitori per L. 5142,31, cifra esigua, come si vede, in proporzione del vasto movimento che ormai si compie nella nostra amministrazione e che è indizio della sua regolarità. Le rimanenti L. 3163,42 riflettono anticipi ricevuti dal Touring per acquisti di pubblicazioni varie che al 31 dicembre non avevano avuto effettuazione e anticipi in sospeso per iscrizioni di soci i quali non avevano mandato la scheda di domanda, o non si erano attenuti a tutte le formalità richieste dal nostro Statuto.

Riserva per la fluttuazione di valori pubblici. — Mentre fino al 1900 gli aumenti o diminuzioni sui valori esistenti venivano in fine d'anno passati ad aumento o diminuzioni delle entrate del l'esercizio amministrativo, da quell'epoca in poi furono saggiamente appostati nella situazione patrimoniale fra le passività affinchè i titoli fossero così al coperto da oscillazioni di Borsa.

Tutto ciò premesso, riassumiamo:

le attività essendo di		L. 404 395,32
e le passività di		„ 145 936,61
il capitale netto al 31 dicembre 1904 risulta di . .		L. 258 458,71
così composto:		
Capitale netto al 31 dicembre 1903		L. 166 247,54
Quota dell'esercizio 1904		„ 20 111,17
		L. 186 358,71
a cui vanno aggiunte:		
Per quote soci vitalizi		
al 1° gennaio 1904	L. 55 700,—	
inscritti nel 1904	„ 16 400,—	„ 72 100,—
		L. 258 458,71

RENDICONTO GENERALE DI AMMINISTRAZIONE.

Dal rendiconto amministrativo troviamo la riprova della quota di L. 20 111,17 per l'esercizio 1904 desunto dal rendiconto patrimoniale.

Infatti gli introiti dell'anno 1904 sommarono a	L. 343 721,19
e le uscite a	„ 323 610,02
Così la rimanenza risulta in	L. 20 111,17

Entrate soci 1904. — Gli incassi per questo titolo hanno ormai raggiunto la considerevole cifra di L. 271 882, corrispondente ai 41 431 soci (esclusi i vitalizi), che il Touring contava al 31 dicembre 1904, numero in costante aumento che meglio di qualsiasi considerazione sta a confermare la bontà del programma della nostra Associazione.

L'esercizio amministrativo si è svolto durante l'anno colla massima regolarità, e siamo lieti di attestare per ciò la nostra piena soddisfazione. I registri, la contabilità e tutti gli atti del Touring ci furono sempre a nostra richiesta sottoposti e su di di essi nulla trovammo mai a ridire. Tutte le spese furono da noi sindacate e le cifre esposte in Bilancio corrispondono perfettamente alla verità. Di alcune di esse riteniamo opportuno di fare speciale menzione, e cioè per le riflettenti *alla nuova sede*, pel *decennio del Touring* e *per la propaganda*.

Nuova sede del Touring. — Le spese *per la nuova sede*, ammontanti a L. 13 017,90, comprendono sia quelle per impianti diversi occorsi per l'adattabilità dei locali del Touring, sia quelle per l'ingrandimento di Schedario e di una nuova rubricazione dei soci per ordine di tessera a seguito della prossima scadenza delle tessere in circolazione.

La trasformazione dello stabile per i bisogni dell'Amministrazione della nostra Società esigette una spesa assai rilevante, e siamo lieti di dirvi che il Touring vi concorse con sole L. 10 000 circa, mentre le molte altre occorse vennero sostenute dal proprietario della casa, l'illustre senatore conte Rinaldo Taverna, che con quest'atto diede prova della sua speciale simpatia e considerazione per il Touring.

Lodiamo (data la possibilità offerta dall'attuale esercizio), che il Consiglio abbia deliberato di completamente ammortizzare in un solo anno (anzichè suddividerla in parecchi) la predetta cifra, con che viene consolidato maggiormente l'avvenire della nostra Associazione.

Le spese per il decennio del Touring. — Troviamo giusto che in tale lieta ricorrenza il Consiglio abbia voluto, per quanto modestamente, riconoscere, col conferimento di una speciale medaglia, i meriti degli egregi componenti il Corpo consolare, i quali con zelo, uso di tempo, e spese proprie, tanto contribuiscono allo sviluppo ed alla vita del nostro Touring. Nè meno giusto giudichiamo che il Touring festeggi con qualche solennità e relativa spesa, la ricorrenza del primo decennio della sua esistenza, durante il quale giunse ad una floridezza pochi anni fa insperata.

Le spese di propaganda. — Sono quest'anno superiori a quelle degli anni precedenti, ma completamente giustificate ed utili. Ad ingrossare queste spese contribuirono notevolmente quelle fatte per intervenire a varie esposizioni in Italia ed all'estero (Torino, Bologna, Brescia, Ravenna, Parigi): intervento che, oltre contribuire alla propaganda per far conoscere il Touring ed ingrossarne le schiere, fu anche un'affermazione del nostro sodalizio, che ebbe così splendido campo per far conoscere al pubblico quanto da esso si opera per illustrare l'Italia. Nè il Touring poteva dimenticare di aver notevolmente contribuito allo sviluppo del turismo del nostro paese, e di conseguenza non doveva mancare alle più importanti manifestazioni che di quello sviluppo erano la prova più eloquente. E poichè il nostro sodalizio tende a rendere più stretti i rapporti internazionali ed a contribuire al movimento dei forestieri, era giusto che esso si affermasse anche fuori dei nostri confini, certo com'era di non isfigurare al confronto di altre possenti e più antiche associazioni estere.

Il numero delle medaglie di benemerenza (diventato fortunatamente maggiore per l'accrescersi continuo dei soci propagandisti, benemeriti) e le pubblicazioni d'indole varia fatte per far conoscere i vantaggi che offre la nostra istituzione, contribuirono alla maggior cifra esposta in questa categoria di bilancio; ma tale aumento è giustificato quando si consideri che quanto più cresce il numero dei soci, tanto più difficile riesce l'inscriverne di nuovi.

* * *

Il bilancio testè esaminato dimostra che il Touring, pur aumentando notevolmente i servizi dei quali i soci possono fruire, e contribuendo al sorgere di altre manifestazioni che entrano nell'ambito del suo vasto programma, ha distribuito ai soci durante il 1904 una splendida e ben redatta *Rivista mensile*, un *Annuario* assai pratico, la *Carta dei confini d'Italia colla Svizzera*, e ancora una gemma... la *Guida degli Abruzzi* del nostro ottimo ed infaticabile Bertarelli; e fu pure messa da parte la somma necessaria per dare ai soci del 1904 altre pubblicazioni ad essi promesse.

Tali risultati ci sembrano oltremodo lusinghieri: e sia per essi, sia per la perfetta regolarità dell'amministrazione, noi vi proponiamo unanimi l'approvazione del bilancio presentatovi dalla nostra Direzione, e ringraziandovi per la fiducia accordataci, vi rassegniamo l'onorifico incarico al cui adempimento abbiamo cercato di fare del nostro meglio.

I sindaci

Rag. ROMEO RIVA.
» ATTILIO SOFFREDI.
» GINO TURRINI.

Situazione patrimonia

Attività

	L.	c.	L.	c.	L.
Valori pubblici — L. 12 500 di Rendita It. 5 %, godimento 1° gennaio 1905 al prezzo di Borsa della giornata, cioè L. 103,40	L. 258 500	—			
N. 60 Obbligazioni Ferr. Merid., godimento 1° gennaio 1905 al prezzo di Borsa della giornata, cioè L. 354,25	» 21 255	—			
			L. 279 755	—	
Cassa — Numerario in Cassa			» 389	03	
Mobili — Valore dei mobili al 1 gennaio 1904 e degli acquisti fatti nell'anno, già svalutati			» 29 000	—	
Pubblicazioni — Guide, Carte, Profili, Monografie, Annuari, ecc., già svalutati			» 47 944	94	
Minuterie — Distintivi, minuterie varie pei Soci e placche per gli affiliati, già svalutati			» 7 292	64	
Cassette da riparazione e Cartelli indicatori esistenti in magazzino			» 1 984	05	
Cancelleria e materiale per le spedizioni			» 1 122	66	
Biblioteca — Valore dei doni e degli acquisti al 31 dicembre 1903	L. 4 975	63			
Acquisti dell'anno	» 569	61			
Valore attribuito ai doni pervenuti alla Biblioteca dal 1° gennaio al 31 dicembre 1904	» 500	—			
	L. 6 045	24			
Esposta per memoria in			» 1	—	
Ratei di fitto e di Valori pubblici			» 3 272	50	
Esistenze varie — Medaglie di benemerenza. — Diplomi per Consoli, Medici e Legali. — Materiale per le Esposizioni			» 1 722	90	
Crediti vari			» 10 538	85	
Depositi cauzionali e crediti in Conto corrente			» 13 068	22	
Quota di partecipazione all'Associazione Nazionale Italiana pel Movimento dei Forestieri in Italia di L. 1000, esposta per memoria in			» 1	—	
Spese anticipate pel 1905:					
Per la Sezione Strade	L. 1 107	40			
Per la Rivista Mensile	» 397	20			
Per la Propaganda 1905	» 1 218	—			
Per le Guide dei Luoghi di cura	» 274	45			
Per le Guide Ferroviarie	» 630	08			
Bollettari, circolari, ecc. relativi alle quote 1905	» 1 936	90			
Per distintivi assegnati ai soci quinquennali 1905-1909	» 2 738	50			
			» 8 302	53	L. 404 395
					L. 404 395

Rendiconto generale d'Amministrazio

Spese

	L.	c.	L.	c.	L.
Sezione Strade — Pubblicazione di Guide, Carte, Profili, Monografie, ecc.			L. 59 733	35	
Annuario 1904 — Compilazione, stampa e spedizione			» 25 502	72	
Sezioni — Consolato, Affiliamento, Biblioteca, Legale, Medica, Automobilistica, Economato, ecc.			» 9 872	06	
Rivista Mensile — Redazione, stampa e spedizione			» 77 004	80	
Spese Generali d'amministrazione — Affitto, stipendi e salari, illuminazione, riscaldamento, imposte e tasse, cancelleria, stampati, spese d'incasso quote, ecc.			» 75 632	66	
Corrispondenza e spedizione — Spese di corrispondenza ai Soci, spedizione delle pubblicazioni e delle minuterie acquistate dai Soci			» 12 591	65	
Propaganda — Consolati, Esposizioni varie, Convegni	L. 17 932	07			
Spese borsuali di viaggio di Consiglieri e Delegati in rappresentanza del T.	» 1 042	27			
Medaglie di benemerenza, pubblicazioni varie per la propaganda	» 8 328	41			
			» 27 302	75	
Decennio del Touring — Spese fatte per la medaglia commemorativa dedicata ai Consoli in occasione del decennio del T. e opere varie per le feste commemorative del maggio 1905			» 3 695	30	
Nuova Sede del Touring — Impianti vari nella nuova Sede Sociale, e impianto di altro schedario per nuova rubricazione dei Soci			» 13 017	90	
Mobili — Deperimento			» 5 162	05	
Cartelli indicatori e Cassette da riparazioni — Stanziamento annuale del T. per i Cartelli indicatori	L. 5 000	—			
Spese fatte nell'anno per le cassette da riparazioni	» 519	78			
			» 5 519	78	
Varie — Rimborsi per accessori mancanti a biciclette di Soci durante viaggi in ferrovia	L. 62	70			
Spese a pro' Comitato Nazionale Volontari Ciclisti, Automobilisti — Movimento Forestieri in Italia — Miglioramento degli Alberghi	» 5 019	88			
			» 5 082	58	
Fondo di riserva per le fluttuazioni dei Valori pubblici — Il maggior valore dei titoli al 31 dicembre 1904			» 3 492	42	
					L. 323 610
Quota che si passa a Patrimonio sociale					» 20 111
					L. 343 721

I SINDACI
Rag. ROMEO RIVA
» ATTILIO SOFFREDI
» GINO TURRINI

IL CAPO SEZIONE CONTABILITÀ
Rag. PIERO MORO

IL DIRETTORE GENERALE
FEDERICO JOHNSON

31 dicembre 1904

Passività

Voce	Quantità		L.	L.	L.
i 1905 — Quote anticipate per il 1905:					
Rinnovazioni	N. 6287 × 6		L. 37 722 —		
Nuove inscrizioni	„ 1321 × 8		„ 10 568 —	L. 48 290 —	
i 1906 — Quote anticipate	N. 3 × 6			„ 18 —	
i 1909 — „ „	» 1 × 6			„ 6 —	
i a pagamento quinquennale — Quote anticipate				„ 36 978 —	
ote postali — Quote anticipate dai Soci residenti all'Estero				„ 1 316 —	
pegni vari di Bilancio — Per spedizione Memorie Manutenzione Strade, per premi dei Concorsi per le Monografie dei trasporti turistici e per le Monografie alpine			L. 1 580 24		
Stanziamento per l'acquisto di nuovi libri per la Biblioteca			„ 500 —		
Deposito degli affiliati per concessione placche del Touring			„ 4 391 —		
Per sottoscrizione di una Azione serie B dell'Esposizione di Milano 1906.		L. 1000 —			
Meno il versamento fatto		„ 100 —	„ 900 —		
Per profili e monografie da spedire ai Soci 1904			„ 21 957 76		
Per Carta della Svizzera e Guida degli Abruzzi da spedire ai Soci 1904			„ 2 270 64		
Per Guide Ferroviarie da spedire ai Sottoscrittori			„ 532 —	„ 32 131 64	
rtelli indicatori — Stanziamenti annuali del T. C. I. — A Bilancio 1903		L. 5 000 —			
— A Bilancio 1904		„ 5 000 —	L. 10 000 —		
Ammontare delle sottoscrizioni dei Soci			„ 14 842 —		
			L. 24 842 —		
Credito verso i sottoscrittori		L. 5 408 50			
Credito sullo stanziamento del T. C. I. pei cartelli indicatori già collocati e spese della Sezione		„ 10 876 30	„ 16 284 80	„ 8 557 20	
uzioni doganali — Depositi fatti dai Soci a garanzia di trittici doganali loro concessi				„ 563 75	
ebiti vari — Verso fornitori			L. 5 142 31		
Verso i Soci per anticipi d'inscrizioni, acquisto di pubblicazioni e rimborsi varî			„ 3 163 42	„ 8 305 73	
iserva per le fluttuazioni dei Valori pubblici al 1° gennaio 1904			L. 6 277 87		
Aumento di riserva per maggior valore dei titoli al 31 dicembre 1904			„ 3 492 42	„ 9 770 29	L. 145 936 61
pitale netto — Al 31 dicembre 1903			L. 167 650 12		
Sopravvenienze passive dell'anno			„ 1 402 58	L. 166 247 54	
N. 557 Soci Vitalizi al 1° gennaio 1904			L. 55 700 —		
„ „ inscritti nell'anno: In Italia N. 144 a L. 100			„ 14 400 —		
„ 160 Estero „ 16 a „ 125			„ 2 000 —	„ 72 100 —	
N. 717					
Quota 1904 che si passa a Patrimonio sociale				„ 20 111 17	„ 258 458 71
					L. 404 395 32

1° gennaio al 31 dicembre 1904

Entrate

Voce	Quantità		L.	L.	L.
oci 1904 — Annualità riscosse durante l'anno:					
Rinnovazioni: in Italia		N. 30 536 × 6	L. 183 216 —		
all'Estero		„ 2 810 × 8	„ 22 480 —		
		N. 33 346 Soci			
Nuove inscrizioni: in Italia	N. 7 332	× 8	„ 58 656 —		
all'Estero	„ 753	×10	„ 7 530 —		
		„ 8 085			
		N. 41 431 Soci		L. 271 882 —	
ntroito per vendita di Minuterie varie				„ 5 224 52	
ntroito per vendita di Pubblicazioni				„ 49 998 79	
ntroiti diversi — Interessi sui depositi in Conto Corrente e presso le Banche			L. 1 118 38		
Vari			„ 1 315 08	„ 2 433 46	
Rendite varie — Tagliandi maturati durante l'anno su L. 12 500 di Rendita It. 5 %			L. 10 000 —		
Idem, sulle 60 Obbligazioni Ferrovie Meridionali			„ 690 —	„ 10 690 —	
Fondo di riserva per le fluttuazioni dei Valori pubblici:					
Maggior valore per fluttuazione del prezzo di Borsa al 31 dicembre 1904 delle L. 12 500 di Rendita di cui sopra			L. 3 244 92		
Maggior valore per fluttuazione del prezzo di Borsa al 31 dicembre 1904 delle 60 Obbligazioni Ferrovie Meridionali			„ 247 50		
				„ 3 492 42	
					L. 343 721 19
					L. 343 721 19

IL VICE DIRETTORE
Ing. ALBERTO RIVA

I SEGRETARI
INNOCENZO VIGLIARDI-PARAVIA
ALFREDO ZAFFARONI

ESPOSIZIONE DI MILANO DEL 1906

Salone del ciclo e dell'automobile - Camere igieniche.

Presentiamo la pianta del salone del ciclo e dell'automobile che verrà eretto in piazza d'Armi per la Esposizione del 1906, e diamo su esso qualche dato.

L'area totale del salone è di 11 000 mq.; e diciamo qui, come termini di confronto, che quello di Torino era di 4100 mq., e quello di Parigi di 33 700 mq. Aggiungiamo subito che, un calcolo sommario, bastò a persuadere che tale superficie è, in confronto dello spazio, insufficiente; e si dovrà perciò pensare a coprire ancora circa altri 3000 mq.

Dei predetti 11 000 mq. (levati i passaggi, corsie, cortili, ecc.) ne sarà utilizzato circa il 54 %, presso a poco nel seguente modo: 2580, in 81 *stands* (la galleria mediana ed il pepiano) per gli automobili; 264, in 28 *stands*, per i pneumatici; 552, in 35 *stands*, per biciclette e motociclette; 930 (tre gallerie) per le camere igieniche; 258, in 55 *stands*, per varî accessorî. Resterebbero 941 mq. per la posta, caffè, ristorante, ecc., e 380 mq. da destinarsi.

Riservandoci di ritornare sull'argomento, daremo per ora qualche cenno sulla esposizione di camere igieniche.

Presentare ai nostri albergatori vari tipi di *camere d'albergo*, che corrispondano nel miglior modo alle moderne esigenze dell'igiene e del *comfort*, nell'intento che essi possano trovarsi facilmente in grado di ben conoscere e quindi di prevenire i desiderî dei viaggiatori col rendere più comodi e salubri i loro locali: ecco lo scopo precipuo di questa mostra speciale, la cui organizzazione venne affidata al Touring.

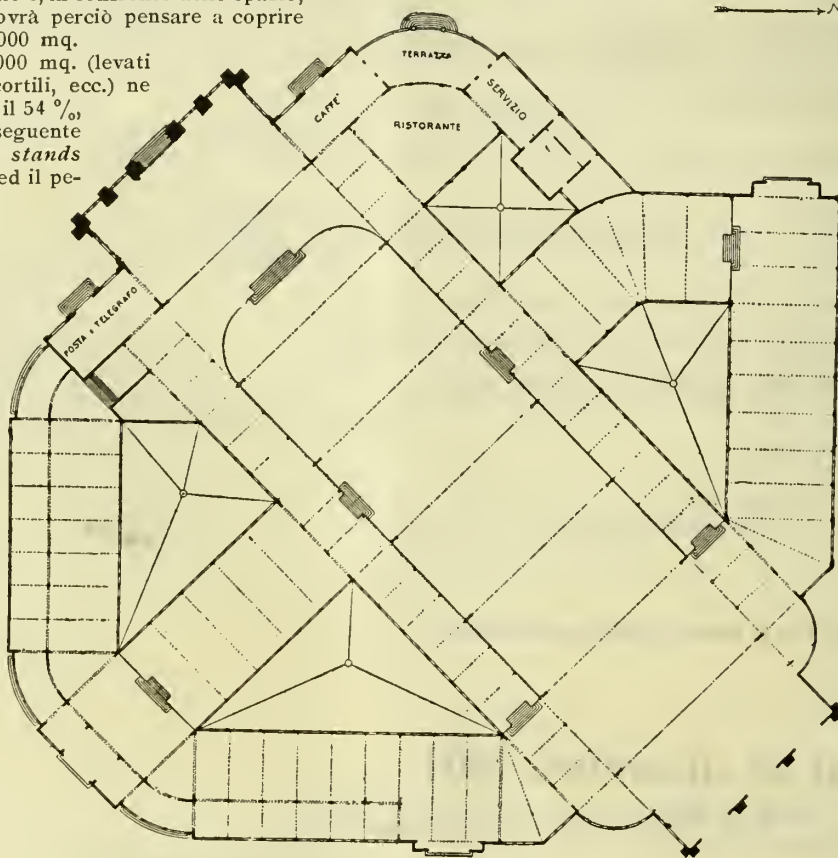
E perchè gli esempî siano veramente pratici ed efficaci, tali cioè da invogliare i signori proprietari di alberghi all'introduzione di tutte quelle migliorie che i loro vecchi edifici consentono od a seguire lé direttive proposte nelle nuove costruzioni, occorre saper dimostrare che ciò non richiede sacrificio inadeguato, occorre cioè conciliare razionalmente l'adozione dei più moderni sistemi colla minor spesa possibile.

Semplicità di decorazioni e di addobbi (evitando tutto quanto appaia improntato ad eccessiva appariscenza o l'espressione d'un gusto fantastico, d'un transitorio capriccio della moda), solidità e praticità nel mobiglio e nei singoli accessorî costituiranno le caratteristiche principali delle camere esposte, le quali, si ripete, devono essere anzitutto e sopratutto *comode* ed *igieniche*. In questi locali deve essere non solo possibile, ma facile la più scrupolosa pulizia, e di conseguenza si eviterà tutto quanto la può ostacolare. La sobrietà degli addobbi non deve però andar disgiunta da quella fine eleganza che scaturisce dalla corretta armonia degli elementi decorativi, e la scelta delle tinte, così delle pareti e soffitto come dei mobili, sarà opportunamente intesa ad attribuire agli ambienti una nota gaia, evitando in tal modo che dalla richiesta semplicità derivi l'impressione meno grata di eccessiva pesantezza e severità.

La mostra comprenderà l'impianto completo di tre tipi di stanze coi relativi accessori. Sarà in facoltà degli espositori di presentare tanto l'insieme dei tre tipi, quanto ciascuno di essi separatamente.

Più d'uno ci domanda: E chi esporrà? Rispondiamo che gli espositori possono essere molti e svariati; cioè tutti i produttori di mobili od utensili per alberghi, i quali potranno anche accordarsi (fabbricanti di mobili, tappezzieri, produttori di oggetti per riscaldamento, pavimentazione, illuminazione, bagni, telefono, ecc.) per mostre collettive; ed espositori potranno essere anche quei signori albergatori che potranno presentare qualche ammobigliamento già adottato o da adottarsi nei loro alberghi.

Il Touring per conto suo esporrà i tre tipi di stanze contemplati nel concorso, e la *Rivista* pubblicherà nei mesi venturi riproduzioni di mobili moderni e stanze igieniche.

Daremo (quando sarà stato approvato dal Comitato dell'Esposizione) il programma completo; bastino per ora questi cenni generali; e per ora ci limitiamo a dire che uno dei tre tipi sarà quello di una camera (con ritirata) per alberghi di piccoli centri; l'altro di una camera (con gabinetto da *toilette* e ritirata) per alberghi di città di provincia; il terzo di una camera (con gabinetto da *toilette* e ritirata) per alberghi di grandi centri e di stazioni climatiche e balnearie di lusso.

ESPOSIZIONE DI MILANO 1906
EDIFICI DI: PIAZZA D'ARMI:
GALLERIA AUTOMOBILISMO CICLISMO
PIANTA GENERALE:

FESTA TURISTICA DELLA NAZIONE

per il decennio del Touring (27-28-29 maggio).

I.

Sabato 27 maggio.

Congresso Nazionale Turistico.

Relatori:

1. **Cav. L. V. Bertarelli**: *Turismo e strade.*
2. **On. comm. avv. Maggiorino Ferraris**, deputato: *Turismo e ferrovie.*
3. **On. comm. avv. Fausto Massimini** deputato: *Turismo e fiscalità. Il dazio sui petroli e suoi derivati e la tassa sulle biciclette nei rispetti del turismo e della economia nazionale.*

Come ognuno può comprendere, i tre temi, pure essendo di natura turistica, hanno una grande ripercussione sulla vita economica del paese; ed il congresso servirà a dimostrare ancora una volta che il turismo e il Touring rappresentano modernità d'indirizzo, e costituiscono per la nazione una forza saggiamente innovatrice.

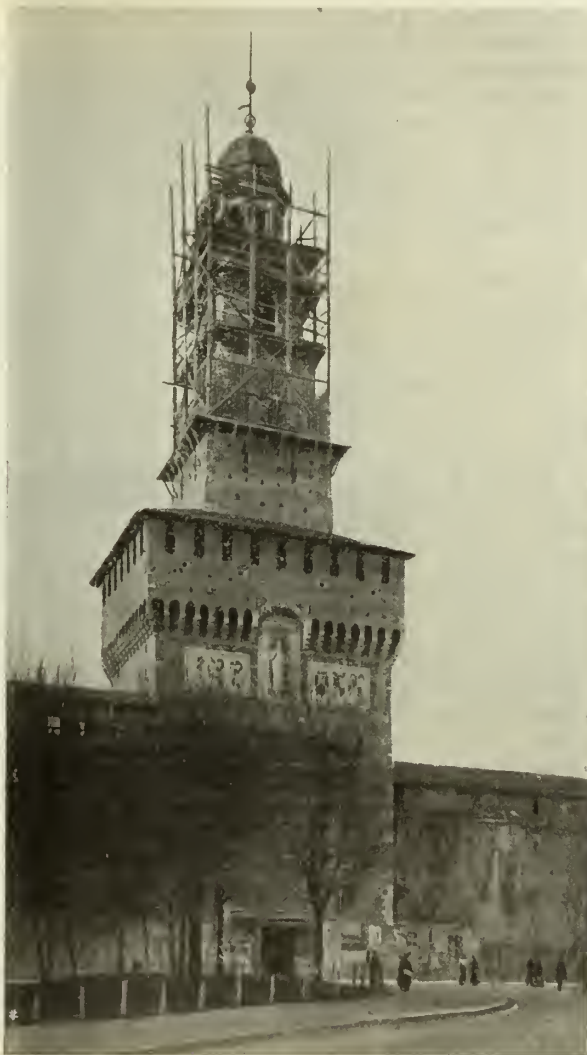
II.

Domenica 28 maggio.

Convegno Generale Turistico.

Adunata nazionale dei volontari ciclisti ed automobilisti. — Solenne inaugurazione a Boldinasco del nuovo poligono della Società di Tiro a Segno di Milano. — Gara inaugurale di Tiro collettivo dei volontarî. — Concorsi a premio. — Sfilata ciclo automobilistica.

Arco del Sempione.

Banchettissimo del T. nel cortilone maggiore del Castello Sforzesco, appositamente coperto. — Illuminazione fantastica. — Proiezioni cinematografiche di soggetto turistico.

Stato attuale dei lavori della Torre Umberto I.

Distintivo in smalto. — Tessera artistica. — Facilitazioni presso alberghi, teatri, fotografi, grandi magazzini, ecc. — Ingresso libero ai Musei, alle Esposizioni, alle Pinacoteche, alle curiosità di Milano. — Ingresso alla Mostra del Ciclo e dell'Automobile ai Giardini Pubblici (18 maggio-1° giugno 1905). — Medaglie commemorative di conio speciale a tutte le associazioni ed agli organizzatori delle squadre intervenute. — Facilitazioni speciali ferroviarie, lacuali, marittime.

Tassa personale d'inscrizione al Convegno-Congresso L. 3. — Quota speciale per il banchetto L. 7.

III.

Lunedì 29 maggio.
Gita nazionale al Traforo del Sempione.
(Per i soli soci del Touring).

Carovane distinte ritrovi combinati: automobilistica, motociclistica, ciclistica, cicloferroviaria, ferroviaria.

Carovana automobilistica. — *Itinerario:* Milano-Novara-Lago d'Orta-Domodossola-Iselle e ritorno a Domodossola. — *Tassa di partecipazione Lire Otto* con diritto a cestino di colazione in distribuzione a Preglia dalle ore 11 in avanti, pranzo a Domodossola alle ore 18, distintivo a smalti commemorativo.

Carovana ciclistica e motociclista. — *Itinerario:* Milano-Varese-Laveno (traversata del Lago Maggiore su battelli speciali, Laveno-Isole Borromee-Baveno-Pallanza), Pallanza-Domodossola-Iselle e ritorno a Domodossola. — *Tassa di partecipazione Lire Otto* con diritto: *a*) prima colazione (caffè e latte) a Varese; *b*) cestino di colazione in distribuzione a Preglia dalle ore 11 in avanti; *c*) pranzo a Domodossola alle ore 18; *d*) distintivo a smalti, commemorativo e fotografia ricordo

Carovana ciclo-ferroviaria. — *Itinerario:* Milano-Varese in treno speciale con trasporto gratuito delle macchine; da Varese a Domodossola come la carovana ciclistica; da Domodossola a Iselle treno di servizio. — *Tassa di partecipazione Lire Dodici* cogli stessi diritti spettanti alla carovana ciclistica, più il treno speciale Milano-Varese per la persona e per la macchina e il treno di servizio Domodossola-Iselle-Domodossola per la sola persona.

Carovana ferroviaria. — *Tassa di partecipazione Lire Quindici*, con diritto a: treno speciale Milano-Varese-Laveno; piroscafo speciale per Laveno-Isole Borromee-Baveno; treno speciale Baveno-Domodossola (nuova linea ferroviaria del Sempione); *treno di servizio Domodossola-Iselle e ritorno;* colazione con cestino in distribuzione alla stazione di Domodossola; pranzo alle ore 18 in Domodossola; distintivo a smalti commemorativo; fotografia ricordo.

*
* *

Per tutte le carovane: a *Iselle:* — visite dei cantieri del Traforo ed escursione nel tunnel, compatibilmente con le condizioni di stabilità e di sicurezza; a *Domodossola*, festeggiamenti speciali a cura del Municipio, festa pirotecnica alpina.

Festeggiamenti su tutto il percorso organizzati dalle Associazioni locali. Pubblicazioni e doni commemorativi; medaglie di conio speciale in premio alle società intervenute e agli organizzatori e capi delle squadre.

Concorso fotografico del Sempione con ricchi premi.

Il programma verrà pubblicato nella *Rivista* del mese di aprile.

Cortile della Rocchetta.

Alloggi e ritorni.

Ad oggi si è potuto provvedere tra Domodossola e le borgate finitime 500 alloggi per coloro che intendono nei giorni seguenti fare gite turistiche nei dintorni. Alcuni itinerari fra i più interessanti verranno pubblicati sul prossimo numero a cura dell'Ufficio d'informazioni.

Per i più affrettati saranno organizzati dei treni di ritorno a Novara e Milano in partenza da Domodossola circa le ore 21. Intanto appositi Comitati locali, d'accordo col Touring, stanno organizzando gite al Lago d'Orta, nelle varie pittoresche valli dell'Ossola, al Monte Rosa, e una Gimkana automobilistica a Novara.

Mostra del ciclo e dell'automobile.

Dal 15 al 31 maggio avrà luogo a Milano, ai Giardini Pubblici (di fianco al Museo di storia naturale), e sotto il patronato del Touring, una Mostra del Ciclo e dell'Automobile. I soci del Touring inscritti e partecipanti alle feste decennali avranno libero ingresso.

Gli alloggi a Milano.

La Commissione si è assicurata un complesso di servizi convenienti per l'occasione straordinaria; essa potrà, pertanto, alle Società che manderanno in tempo prenotazioni, procurare alloggi in alberghi del centro

e della periferia per prezzi variabili da L. 1,50 a L. 4 per letto in camere da non più di due letti. A favorire il concorso delle Società, e poichè la riunione avrà carattere plebiscitariamente democratico, si è assicurata anche alloggi gratuiti in edifici governativi e municipali per più migliaia di turisti.

Termine delle inscrizioni.

Per una organizzazione perfetta è necessario conoscere sicuramente il numero dei partecipanti parecchio tempo prima. Pertanto *le inscrizioni si chiuderanno irrevocabilmente il 15 maggio;* oltre quel termine non si accettano inscrizioni; non solo, ma le migliori condizioni per quanto riguarda le colazioni, gli alloggi, il banchetto, le gite facoltative, le pubblicazioni e i doni commemorativi saranno fatte a quelli che primi invieranno le *inscrizioni le quali non sono valide se non accompagnate dal versamento contemporaneo della quota.* (veggasi scheda di copertina).

La consegna dei distintivi.

La consegna dei distintivi del convegno e della gita è assicurata pel giorno del convegno, e alla partenza della gita, intanto solo per quelli che avranno inviata l'inscrizione regolare entro il 1° maggio.

Si prega quindi di affrettare le inscrizioni per dar tempo a passare le relative ordinazioni.

Il Sindaco di Milano Presidente Onorario.

Il senatore Ettore Ponti, Sindaco di Milano, ha accettato con vivo interessamento e con proposito di attiva partecipazione la Presidenza Onoraria del Comitato dei Festeggiamenti. Ond'è che con orgoglio oggi possiamo lanciare l'invito alla grande famiglia turistica italiana nel nome e coll'anima della Metropoli Lombarda.

NOTABENE.—Per informazioni e schiarimenti su tutto quanto riguarda il congresso, il convegno, i concorsi, il banchetto, la gita, ecc., indirizzare la corrispondenza alla *Direzione del T. C. I. - Commissione Festeggiamenti del decennio, Milano, via Monte Napoleone 14.*

Torre di Bona di Savoia nel Cortilone del Castello di Milano.

Comitato nazionale volontari ciclisti-automobilisti (V. C. A.).

In adempimento dei voti emessi dal Comitato Nazionale nelle adunanze delli 8 e 29 gennaio u. s. e 1° febbraio corrente, e alle conseguenti delegazioni di incarico la Presidenza ha compilato le « Norme per la costituzione, lo sviluppo e la funzione del Corpo Nazionale Volontari Ciclisti Automobilisti (V. C. A.) », pur non intendendo di aver fatto opera completa, chè, anzi, ha lasciato impregiudicata ogni questione riguardante il contributo e le prerogative dei Volontari e delle loro Rappresentanze.

Queste dipenderanno specialmente dalle disposizioni che faran seguito alle convenzioni che su tale parte del compito è necessario intervengano con S. E. il Ministro della Guerra.

E ancora in omaggio ai voti sopraricordati, la Presidenza accoglieva la proposta di una riunione preliminare in Roma con i Delegati del Comitato sorto con gli auspici dell'Audax: questi hanno aderito, e si è fissato il convegno pel 16 febbraio e l'adunanza plenaria dei due Comitati per domenica 19 febbraio.

Questa venne presieduta dall'on. comm. avv. Massimo Bonardi. In essa il Comitato Nazionale Volontari Ciclisti-Automobilisti che sin qui ha funzionato in Milano nella sede e coll'appoggio del Touring Club Italiano, ha propugnata l'opportunità di una organizzazione del Corpo a base di Sotto-Comitati dipendenti direttamente dal Comitato Centrale in Roma, delegati da questo a provvedere con largo concetto di circoscrizione territoriale, al funzionamento dei Battaglioni, dei Reparti, dei Comitati locali e provinciali ad essa circoscrizione appartenenti.

Con tale organizzazione la Presidenza del Comitato V. C. A. in Milano intende assicurare un più agile, più economico e più efficace ordinamento e funzionamento provvedendo a ragioni tattiche, ed all'opportunità anche di assecondare (non fosse che nell'inizio di questa importantissima manifestazione volontaria di sentimento patrio) quelle tendenze così manifeste dei Gruppi, dei Reparti, dei Comitati già costituiti specialmente nell'Alta Italia, e di conservare i loro rapporti e i loro contatti con le Istituzioni sotto gli auspici e l'importante organizzazione delle quali si sono venuti costituendo.

A tale concetto si sono informati i Membri del Comitato V. C. A. di Milano votando nella detta adunanza il seguente ordine del giorno:

I due Comitati si fondono insieme e costituiranno il Comitato centrale Nazionale dei V. C. A.

Il Comitato sarà composto da un Presidente da eleggersi fra persone gradite al Ministro della Guerra; da quattro Vice-Presidenti costituiti dal D. G. del T. C. I., dal D. G. dell' Audax, dal Presidente dell' A. C. I., dal Presidente della Commissione centrale del Tiro a segno nazionale; da due Segretari e da un determinato numero di Membri scelti in parti uguali nei due Comitati esistenti.

Il Comitato così costituito procederà alla formazione dello Statuto del quale formeranno parte integrale i seguenti punti:

La sede del Comitato centrale sarà in Roma. L'Associazione sarà organizzata con concetto territoriale.

Nella seduta medesima i signori avv. Garelli Edgardo presidente del Comitato Provinciale Volontari di Novara, Sandoni cav. Carlo presidente del Comitato Provinciale V. C. A. di Bologna, e Begalli Aristide presidente del Plotone Tiratori di Verona presentarono il seguente ordine del giorno:

Costituzione di due Sotto-Comitati Centrali nelle città di Roma e di Milano, sedi rispettive dei due Comitati, del T. e dell' A., presso i quali hanno fatto capo le iniziative V. C. A. già costituite in Comitati Centrali, che rappresenteranno il Comitato Nazionale nelle regioni rispettive (Roma: Toscana e Italia del Sud; — Milano: Emilia e Italia del Nord) con tutte le facoltà ad esso attribuite quanto ai rapporti coi Comitati Provinciali e locali e colle Autorità Militari locali.

Facoltà nel Comitato Centrale di provvedere in avvenire a maggior numero di Sotto-Comitati seguendo quei criteri di circoscrizione che meglio risulteranno opportuni nell' interesse dell' istituzione.

Ma non reputandosi quella del 19 febbraio assemblea adatta a simile trattazione, l' ordine venne inserto nel verbale per la ripresentazione e la discussione in sede di Comitato Centrale Nazionale nella sua prossima riunione di Roma.

Una Commissione composta dai Delegati dei due Comitati è stata poscia il 20 febbraio ricevuta in udienza da S. E. il Ministro della Guerra, il quale, prendendo cognizione con vivo compiacimento dell' accordo intervenuto, designava a Presidente del Comitato Centrale Nazionale V. C. A. il generale Felice Sismondo, facendo così atto esplicito di riconoscimento da parte del Governo della nuova Istituzione.

Comitati.

Sotto l'egida del Comitato Nazionale V. C. A. presso il Touring, in Milano, si sono fino ad ora costituiti Comitati provinciali e locali nelle seguenti 24 città: Ancona, Bergamo, Bologna, Brescia, Casalbuttano, Como, Cremona, Ferrara, Gallarate, Livorno, Lodi, Lonato, Novara, Padova, Palermo, Parma, Savona, Sondrio, Torino, Treviglio, Udine, Varese, Verona, Vicenza.

Le nostre incisioni

Reduci dal Poligono di Boldinasco, e dopo essere passati presso l'Arco del Sempione, i ciclisti che interverranno ai festeggiamenti di maggio, nella loro sfilata traverseranno il Castello, che, salvato, restaurato, rinato, forma, subito dopo il Duomo, l'edificio più interessante di Milano, sia per sè stesso, sia per i numerosi e svariati Musei in esso contenuti.

Costrutto dagli Sforza dopo il 1450, il Castello nacque, crebbe, decadde sotto le varie dominazioni che imperversarono su Milano; e nel 1884 era minacciato di quasi totale demolizione, perchè, in base al piano regolatore presentato al Consiglio Comunale, di esso non dovevano venir salvate che la Rocchetta e la Corte Ducale, mentre tutto il resto doveva venire abbattuto e sostituito da qualche dozzina di alveari umani. Come tutti sanno, il Castello fu salvato dall'intelligente pertinacia di Luca Beltrami.

Chi voglia conoscere le vicende artistiche e militari del superbo e grandioso monumento, veda le pubblicazioni del Beltrami, Calvi, Del Mayno; e chi non vuole ricorrere a quei libri si accontenti di questi brevi cenni sull' Arco del Sempione e su alcune parti del Castello.

Facciata del Castello di Milano verso il Parco.

Arco del Sempione.

Nel 1806, per festeggiare e rendere più solenne l'arrivo del vicerè Eugenio Beauharnais colla sposa Amalia di Baviera, fu eretto alla Porta Orientale (ora Porta Venezia) un grandioso arco di trionfo (di legno) su disegno dell'architetto Luigi Cagnola.

L'arco piacque tanto che un mese appresso il Consiglio Comunale decretava di costruire stabilmente quell'arco in marmo, a capo della via del Sempione, che doveva congiungere direttamente la Francia coll'Italia; e il monumento doveva dunque chiamarsi *Arco del Sempione,* e celebrare le gesta di Napoleone. La prima pietra fu posta il 14 ottobre 1807; ma gli avvenimenti del 1814 ed il successivo cambiamento di governo sospesero i lavori. Nel 1822 si mise avanti la proposta di riprender questi, compiere l'opera, e dedicarla all'imperatore Francesco I d'Austria, *pacis adsertori;* e così sorse il nome di *Arco della pace.* I lavori furono ripresi nel 1826 e compiuti nel 1837; e l'arco fu inaugurato nel 1838 dall'imperatore Ferdinando I. L'arco (di marmo delle cave di Crevola) costò quattro milioni di lire italiane. Le inscrizioni bugiarde e servili furono cancellate nel 1859, e sostituite con quelle ricordanti Napoleone I ed il Regno Italico, Napoleone III e Vittorio Emanuele II liberatori. I bassorilievi (che ricordano glorie austriache) sono di *Pompeo Marchesi, Benedetto Cacciatori, Gaetano Monti, Luigi Aquisti, G. B. Perabò, Francesco Somaini* ed altri; le statue dei fiumi del *Cacciatori* (Po e Ticino) e del *Marchesi* (Adige e Tagliamento). La grande sestiga di bronzo colla personificazione della Pace è di *Abbondio Sangiorgio.*

Facciata nord-est del Castello.

I ciclisti entreranno nel Castello dopo varcato il ponte sul fossato esterno, per la porta che s'apre nella parte mediana della fronte sud-est del Castello, verso il Parco.

Sull'angolo verso destra s'alza la *Torre del Tesoro*, sull'angolo verso sinistra la *Torre della Corte Ducale.*

Di là dalla facciata si vede sopravvanzare la *Torre di Bona di Savoia,* fatta erigere da Bona di Savoia (moglie di Galeazzo Maria e madre e tutrice di Giovanni Galeazzo Sforza), nel 1477, su disegno di Lodovico Gonzaga.

Col restauro appunto di questa torre furono iniziati i provvidenziali restauri del Beltrami.

Passata quella porta, i ciclisti lascieranno alla loro destra l'ingresso al *Cortile della Rocchetta*, ed alla sinistra la *Corte Ducale;* e torneranno poi (vogliamo augurarlo) a visitare i grandi e ricchi Musei municipali che si possono ammirare negli splendidi saloni degli edifici circondanti i due cortili.

Cortilone del Castello.

Usciti dalla porta della Corte Ducale, e lasciata perciò a destra la Torre di Bona di Savoia, i ciclisti troveranno nell'immenso *Cortilone* o *Piazza d'Armi*, che si sta liberando dalle aggiunte e deturpazioni spagnuole ed austriache, e si vedranno così davanti le tre torri che guardano la città, cioè la *Torre Umberto I* nel mezzo, e le due *Torri rotonde* (restaurate in questi ultimi anni, e trasformate in serbatoi per l'acqua potabile) agli angoli.

E' in questo cortilone che, sotto una tettoia espressamente costruita, avrà luogo il *banchettissimo* del Touring.

Torre Umberto I.

Nel 1452, Francesco Sforza chiamava a cooperare nel lavoro del castello *Magistro Antonio da Fiorenza*, cioè *Maestro Antonio di Pietro Averulino*, più noto col nome di *Filarete;* ed a questo il duca affidava la decorazione della parte centrale della fronte del Castello, verso la città, e specialmente della torre mediana sopra la porta principale del castello verso la città, torre che passò nella storia col nome di *Torre del Filarete.*

Questa ebbe breve vita. Colpita il 21 giugno 1521 da un fulmine che fece scoppiare la polveriera, la torre fu sconquassata e rovinata, ed in gran parte distrutta.

L'architetto Luca Beltrami, che riguardo al Castello ebbe molte ottime idee, ne ebbe una... ottimissima (se ci si permette la parola) per la ricostruzione della torre.

Nel 1900 s'erano raccolte a Milano circa L. 100 000 per un monumento a Re Umberto I. Il Beltrami pensò e disse: « Se si destinasse quella somma alla ricostruzione della torre principale del Castello, e le si desse il nome di *Torre Umberto I,* non si farebbero due belle cose in una? ».

L'idea piacque; fu approvata; a quella prima somma altre se ne aggiunsero; i lavori furono subito cominciati; ed entro quest'anno la *Torre Umberto I* sarà inaugurata. Essa sarà adorna all'esterno da un altorilievo in marmo (lavoro di Luigi Secchi) rappresentante il Re a cavallo; ed una sala nell'interno sarà destinata a raccogliere varie memorie del Re, e quanto fu pubblicato sulla persona e sul regno di Umberto I.

NOTE FOTOGRAFICHE

I teleobbiettivi.

Il dilettante escursionista trova nel teleobbiettivo un ausiliario prezioso che gli permette, specialmente nelle gite alpine, di fotografare le imponenti catene che egli vede di lontano e che l'ordinario obbiettivo, anche se sdoppiato, riprodurrebbe in grandezza insignificante.

In un periodico di turismo sembrami quindi assai opportuno parlare un po' diffusamente di questo importante istrumento.

Come è costituito un teleobbiettivo? Tra i varî sistemi quale è il preferibile? Come si adopera? In quali casi può riuscire utile? Per rispondere a tutte queste domande ho creduto preferibile aver ricorso ad un'autorità in materia d'ottica fotografica, al signor E. Wallon. Questi tenne nel 1904, a Nancy, una interessantissima conferenza sui teleobbiettivi illustrata con proiezioni, alla quale ebbi il piacere d'assistere. Da questa conferenza ho ricavato il sunto che segue, che ho cercato di rendere facilmente intuibile ai più, benchè l'argomento sia di natura essenzialmente scientifica.

Tre sistemi possono essere impiegati per ottenere una immagine abbastanza grande d'oggetti lontani.

I. Un sistema ottico unico di grande distanza focale.

Questo sistema è assai incomodo perchè richiede apparecchi di dimensioni enormi. Però è stato reso più pratico in questi ultimi tempi dai signori Vautier e Dufour di Losanna. Questi hanno introdotto da due anni circa un apparecchio col nome di *telefoto* in cui la lunghezza focale è divisa in tre parti mediante due specchi che riflettono ad angolo l'immagine. Il telefoto non ha però trovato gran favore; le sue dimensioni sono ancora un po' troppo notevoli, il suo costo è rilevante e l'ingrandimento d'immagine che permette d'ottenere non è molto considerevole;

II. Un sistema doppio in cui l'elemento anteriore è convergente e l'elemento posteriore è esso pure convergente. Il primo elemento dà un'immagine intermediaria che è reale e questa è ingrandita dal secondo elemento. Questo teleobbiettivo è oggi il meno comune. Esso fornisce un'immagine diritta;

III. Un sistema doppio di cui l'elemento anteriore è convergente e l'elemento posteriore divergente. In questo sistema non vi è immagine reale intermedia e l'immagine definitiva è rovesciata come in un obbiettivo comune.

Questo secondo sistema, ideato nel 1891 da Dallmeyer e dal dott. Miethe, è oggi il più comune.

Tanto gli istrumenti del secondo tipo che quelli del terzo tipo sono poco ingombranti, facilmente trasportabili e maneggiabili e relativamente poco costosi. Se si dispone di un tiraggio di camera abbastanza notevole si può far variare entro limiti abbastanza estesi la potenza d'amplificazione.

I teleobbiettivi del secondo tipo hanno degli inconvenienti non trascurabili dovuti al fatto che i difetti appartenenti ai due elementi che lo compongono si sommano, invece di eliminarsi come avviene negli obbiettivi doppi ordinari. Ecco i principali inconvenienti:

a) La distorsione non può essere evitata;

b) L'aplanetismo è sempre mediocre e l'acromatismo imperfetto;

c) La superfice focale è assai difficilmente piana;

d) Il campo è assai limitato, ciò anche per influenza della montatura;

e) La luminosità del sistema rispetto a quella dell'elemento convergente è molto ridotta senza tener conto delle perdite per riflessione ed assorbimento;

f) L'immagine risulta difficilmente ferma perchè il punto nodale d'emergenza è esteriore al sistema.

Negli obbiettivi del secondo tipo la curvatura della superfice e la limitazione del campo sono particolarmente

notevoli. La luminosità è minore che nel tipo terzo e le dimensioni sono maggiori. Viceversa questo sistema permette d'ottenere un'amplificazione molto maggiore. Tuttavia è quasi abbandonato, perchè gli inconvenienti sono maggiori dei vantaggi.

Negli obbiettivi del terzo tipo, oggi i più comuni, i due elementi devono essere isolatamente corretti il più possibile, e quello anteriore deve essere assai aperto. Per sapere come è ridotta la luminosità aggiungendo ad un obbiettivo un sistema divergente che lo trasforma in teleobbiettivo, basta tener conto che se l'amplificazione d'un'immagine che si ottiene è, supponiamo, A, la luminosità è ridotta nel rapporto $\frac{1}{A^2}$. Per esempio, se si ha un'amplificazione di dieci volte rispetto all'immagine fornita dall'obbiettivo anteriore, la luminosità si riduce a $^1/_{100}$. I fenomeni di diffrazione in un teleobbiettivo possono disturbare quando l'apertura utile del sistema discende sotto a $^1/_{70}$.

La posizione del diaframma nel teleobbiettivo ha molta importanza sulla distorsione. Se il diaframma è posto fra l'elemento convergente e il divergente, la distorsione è massima, mentre è minima se il diaframma è posto esternamente al sistema. Ma quest'ultima disposizione è molto svantaggiosa per rispetto al campo e alla luminosità, epperciò si preferisce mettere il diaframma nella posizione normale che deve avere nell'elemento anteriore, cioè fra le lenti. In alcuni teleobbiettivi però l'elemento anteriore è costituito da un obbiettivo semplice.

Ecco secondo il Wallon la disposizione dei principali obbiettivi oggi in uso

Costruttore	Elemento anteriore convergente	Elemento posteriore divergente
Dallmeyer (1° tipo)	Semplice a grande apertura.	Semplice.
» (2° tipo)	Obbiettivo da ritratti f. 4·5.	Doppio.
» (3° tipo)	Obbiettivo stigmatico.	Doppio.
Mièlhe (1° tipo) .	Semplice.	Semplice a tre vetri.
» (2° tipo) .	Collineare Voigtländer.	» » »
Zass (tipo ritratto)	Semplice a 4 vetri (f. 3).	Semplice a tre vetri (f. 2).
» (tipo docum.)	Ananigmatico doppio.	Stessa lente rovesciata.
Goerz	Doppio anast. simmetrico.	Semplice quattro vetri.

Recentemente Dallmeyer ha presentato, sotto il nome d'*adon*, un teleobbiettivo, di cui la disposizione ottica è ancora la stessa, ma nel quale è nuovo il modo d'impiego. Esso costituisce un sistema di potenza variabile che si pone davanti ad un obbiettivo ordinario in modo da costituire un complesso simile a quello dell'occhio col cannocchiale di Galileo.

Se le dimensioni sono convenientemente calcolate, l'obbiettivo come l'occhio nel caso ricordato riceverà abbastanza luce perchè l'immagine sia ingrandita senza essere meno luminosa. Variando la distanza fra gli elementi che lo costituiscono, l'adon si può usare per diversi scopi.

Avvicinando le lenti fino ad ottenere la distanza focale del teleobbiettivo $=$ infinito, si ha che se l'obbiettivo dell'apparecchio è messo a fuoco sull'infinito, l'aggiunta dell'adon aumenta la grandezza dell'immagine senza modificare la messa a fuoco. Ciò è assai utile per gli apparecchi a fuoco fisso.

Allontanando convenientemente le lenti, l'adon, in unione all'obbiettivo sul quale è posto, costituisce un vero teleobbiettivo.

Se si avvicinano le lenti in modo da ottenere il fuoco del teleobbiettivo negativo, allora l'adon si comporta, rispetto all'obbiettivo, come una così detta *bonnette d'approche* (lente d'avvicinamento).

Infine il signor Wallon richiama l'attenzione sull'utilità d'impiego del teleobbiettivo nella fotografia artistica, ritenendo inutile insistere sulla sua utilità nella fotografia documentaria quando non si possa avvicinarsi al soggetto.

Nel ritratto il teleobbiettivo permette d'ottenere una scala di riproduzione abbastanza grande senza aver ricorso a una diminuzione eccessiva della distanza, ciò che è causa di deformazioni.

Nel paesaggio con figure l'impiego del teleobbiettivo permette d'avere nelle varie parti delle proporzioni assai più vere. Ed anche nei gruppi si ha questo vantaggio considerevole.

Nei paesaggi la diminuzione di nitidezza in profondità è più graduale e l'immagine risulta più armoniosa.

C'è però da temere, appunto per questo fatto, che l'immagine manchi di prospettiva, riesca cioè piatta, specialmente se il motivo non presenta valori vigorosi.

Per evitare il velo prodotto dall'atmosfera conviene impiegare schermi gialli e lastre ortocromatiche.

Bisogna impiegare il teleobbiettivo solo in giornate di gran calma perchè il vento anche assai leggero nuoce alla nitidezza.

Terminerò rammentando che un ottimo teleobbiettivo, che soddisfa alle principali esigenze, è quello fabbricato dalla Ditta Koristka di Milano e che porta il nome di teleobbiettivo Negri-Koristka.

Questo teleobbiettivo appartiene al tipo terzo di quelli indicati sopra e ha il vantaggio di permettere varî ingrandimenti a seconda della lente divergente che s'impiega, che può cambiarsi colla massima facilità. Si possono così avere quattro ingrandimenti diversi, cioè sei, otto, dieci e dodici volte la grandezza che darebbe un obbiettivo comune di 190 mm. di fuoco. Così, per esempio, si può arrivare con questo istrumento colla massima amplificazione a fotografare un soggetto a 4000 metri avendolo alla stessa grandezza come se fotografato a distanza di 330 metri coll'obbiettivo di 190 mm. Il teleobbiettivo Negri-Koristka ha anche il vantaggio di non richiedere un notevole allungamento di camera.

Prof. RODOLFO NAMIAS.

FERROVIE

Le tariffe ferroviarie in Italia.

In Italia non si viaggia!

In materia ferroviaria i prezzi e le modalità pel trasporto dei passeggeri costituiscono non solo uno dei più importanti, ma anche uno dei più difficili problemi, perchè alla sua soluzione male soccorrono principî teorici sicuri, mentre i dati statistici assai incompleti non consentono sempre di trarre deduzioni precise.

Tuttavia queste statistiche, per quanto incomplete, ci rivelano un fatto importantissimo: in Italia il movimento dei passeggieri sulle ferrovie è assai poco intenso; esso è anzi notevolmente inferiore a quello che si verifica in quasi tutti i paesi d'Europa. Lasciamo la dimostrazione alle cifre che qui sotto esponiamo.

Numero dei viaggiatori per ferrovia nel 1903.

Inghilterra . .	1 106 692 000	Belgio	114 580 941
Francia	368 815 995	Svizzera . . .	60 620 399
Prussia	553 932 123	Russia	80 335 893
Austria	158 098 308	Ungheria . . .	61 581 000
Italia (3 grandi reti)	45 569 157		
» (intera rete)	57 914 709		

Trascurando l'Inghilterra, paese dove la diffusione della ricchezza, l'intensità della vita economica e sociale, l'esistenza di ferrovie urbane, la passione pei viaggi spiegano l'altissima cifra dei viaggiatori, constatiamo che anche in un paese la cui condizione economica e sociale non è troppo superiore alla nostra, l'Austria e l'Ungheria, il movimento dei viaggiatori è assai più intenso che in Italia.

Se poi proporzioniamo il numero di viaggiatori che si verifica in ciascun paese, colla rispettiva popolazione, il ri-

sultato è ancora più meschino. Mentre in Inghilterra abbiamo oltre 27 viaggi in media ogni anno ed ogni abitante, in Francia 9,57, in Prussia 17,39, in Austria 6,33, nel Belgio 17,18, nella Svizzera 20, in Ungheria 3,53; in Italia sulle tre grandi rete ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula, tale media annua è rappresentata da 1,43! Solo la Russia ci è inferiore colla media di 0,74. Donde la verità dolorosa ma incontestabile, che in Italia non si viaggia! Gli Italiani posseggono una rete ferroviaria di quasi 16 000 chilometri, che è costata loro ingentissimi capitali: e non possono o non sanno trarne conveniente profitto. L'utilizzazione delle ferrovie da parte della popolazione è in Austria tripla che da noi, in Francia quintupla, in Isvizzera quasi sei volte maggiore! Il forte movimento di forestieri in quest'ultimo paese dà una parziale spiegazione dell'enorme differenza, ma quando di questo si volesse tener calcolo e sottrarre all'Italia la cifra attribuibile al crescente movimento dei forestieri, noi vedremmo discendere non insensibilmente l'indice d'utilizzazione delle nostre ferrovie. Aggiungasi: In Austria tale movimento è scarso, in Ungheria pressochè nullo, eppure quivi le ferrovie sono assai più utilizzate che presso di noi.

Molte ragioni si sono date a spiegazione di questo fenomeno. Si disse: In Italia abbiamo minor ricchezza e minor attività di scambi, l'istruzione è meno diffusa, la popolazione ha abitudini che non tendono a favorire l'uso delle ferrovie.

L'elevatezza della tariffa.

Pur ammettendo la grande influenza di queste condizioni economiche e sociali, alcune considerazioni in proposito ci avvertono, che altre cause più direttamente vi contribuiscono. Infatti l'Austria non è paese ritenuto molto più ricco dell'Italia, in Ungheria l'istruzione media del popolo è certo inferiore a quella del nostro; in Francia, come da noi, la popolazione urbana non desidera nè apprezza la vita in campagna.

Devesi dunque riconoscere che i limitati trasporti di passeggieri in confronto alla potenzialità ed estensione della rete ferroviaria in Italia dipendono da altre cause, primissime fra le altre, l'elevatezza della tariffa e la minore comodità dei viaggi.

Una modificazione nei prezzi e nelle modalità di trasporto per i passeggieri, un miglioramento dei vari servizi ferroviari che al passeggiero si connettono, renderebbero senza dubbio più intenso il movimento dei viaggiatori.

L'esposizione dei diversi sistemi di tariffa ordinaria-ridotta vigenti in Italia, il loro confronto con quelli praticati all'estero, l'esame delle condizioni di *comfort* sulle ferrovie italiane in confronto a quelle offerte dalle ferrovie estere, metteranno in luce la necessità di riformare radicalmente il servizio dei viaggiatori sulle ferrovie italiane.

Sotto la pressione delle necessità finanziarie, che già nel 1885 si facevano fortemente sentire, la tariffa ordinaria italiana fu compilata alla spiccia, fondendo insieme le varie tariffe che prima erano in vigore sulle ferrovie dell'Alta Italia, Romane e Meridionali! Unica preoccupazione nello stabilirne l'ammontare fu di mantenere inalterati i prodotti che si ottenevano colle tariffe primitive! Se più tardi si introdusse qualche modificazione, questa fu affatto insignificante. Pur tenendo conto che, in Italia, l'esercizio delle ferrovie è più costoso che altrove per varie cause (primissima fra le altre il maggior costo del combustibile e le difficili condizioni delle linee, causate dalle forti pendenze e dalla ristrettezza degli impianti, e quindi una tariffa più cara che altrove è giustificata) devesi riconoscere che, dal punto di vista del servizio che da noi le ferrovie rendono al pubblico, la misura della tariffa è assolutamente e relativamente eccessiva. Il confronto coll'estero dimostra che la nostra tariffa ordinaria è tra le più elevate e che con tutta probabilità una sua riduzione darebbe non solo un notevole impulso al movimento dei viaggiatori, ma anche un maggior utile all'amministrazione ferroviaria. In appoggio ripartiamo alcune cifre e considerazioni.

Le tariffe ordinarie vigenti sulle ferrovie si possono nel loro insieme ridurre a due tipi:

1° Tariffe a base costante;
2° Tariffe a base decrescente.

Nelle prime il prezzo del trasporto per l'unità di distanza è costante: il prezzo di esso cresce in proporzione al crescere della distanza; nelle seconde il prezzo del trasporto per l'unità di distanza è decrescente: il prezzo di esso cresce pure col crescere della distanza, ma non proporzionalmente a questa.

In quelle i prezzi sono applicati generalmente per chilometro; in queste i prezzi, diminuendo dall'una all'altra zona o gruppo di chilometri, si applicano o per chilometro o per gruppo di chilometri. Di genere speciale sono le tariffe a zona sulle ferrovie ungheresi: per esse, nei limiti della zona, il prezzo del trasporto è costante, qualunque sia la percorrenza. Talora questi diversi sistemi sono combinati tra loro, talora coesistono nello stesso paese: tra le diverse reti vi è diversità di sistema di tariffa.

Per avere un'idea chiara dell'ammontare della tariffa nei diversi paesi, il modo più sicuro è di ricercare il prezzo di un biglietto, per vari determinati percorsi, con treni ordinari e diretti Da uno studio, oltremodo interessante dell'on. Maggiorino Ferraris (*Nuova Antologia*, 1° gennaio 1905), togliamo questi dati:

Prezzo d'un biglietto per 100 chm.

STATI	Treno Omnibus			Treno Diretto		
	1. classe	2. classe	3. classe	1. classe	2. classe	3. classe
	Lire it.	Lire it.	Lire it.	Lire it.	Lire it.	Lire it.
Inghilterra. .	13, 20	10, 89	6, 60	13, 20	10, 89	6, 60
Francia . . .	11, 20	7, 56	4, 93	11, 20	7, 56	4, 93
Prussia . . .	10 —	7, 50	5 —*	11, 25	8, 33	5, 83
Austria . . .	8, 92	5, 41	2, 97	12, 42	7, 75	4, 14
Belgio . . .	9, 40	6, 40	3, 80	11, 40	8, 80	5, 80
Svizzera . .	10, 40	7, 30	5, 20	10, 40	7, 30	5, 20
Russia . . .	9, 70	5, 82	3, 88	9, 70	5, 82	3, 88
Ungheria . .	7, 64	5, 09	3, 18	9, 55	6, 37	3, 82
Italia . . .	11, 60	8, 15	5, 25	12, 80	8, 95	5, 80

* 4. classe L. 2,50.

Prezzo d'un biglietto per 500 chm.

STATI	Treno Omnibus			Treno Diretto		
	1. classe	2. classe	3. classe	1. classe	2. classe	3. classe
	Lire it.	Lire it.	Lire it.	Lire it.	Lire it.	Lire it.
Inghilterra. .	66 —	54, 45	33 —	66 —	54, 45	33 —
Francia . . .	56 —	37, 80	24, 65	56 —	37, 80	24, 65
Prussia . . .	50 —	37, 50	25 —	50 —	37, 50	25 —
Austria . . .	43, 11	25, 27	13, 38	60, 95	37, 17	19, 31
Belgio . . .	47 —	32 —	19 —	50 —	35, —	22 —
Svizzera . .	52 —	36, 50	26 —	52 —	36, 50	26 —
Russia . . .	25, 30	15, 20	10, 10	25, 30	15, 20	10, 10
Ungheria . .	25, 48	16, 98	10, 62	31, 86	21, 24	12, 74
Italia . . .	58 —	40, 60	26, 10	63, 80	44, 70	29 —

Da questi prospetti risulta evidente la maggior elevatezza della tariffa italiana e il caro prezzo dei viaggi in Italia in confronto dell'estero. Farebbe unica eccezione l'Inghilterra, ma, prescindendo da ragioni d'indole generale, se noi poniamo mente che quivi le tariffe ridotte sono numerosissime e d'ogni genere, offrono un ribasso ingente e sono congegnate in modo da poter esser godute da una fortissima percentuale di passeggeri, ci sarà facile ammettere che anche in Inghilterra la tariffa media è inferiore all'italiana. A prova addurremo che colà il numero degli abbonamenti rilasciati nel 1899 fu di 1 610 754 contro 72 021 rilasciati in Italia nello stesso anno! Per di più colà oltre il 90 % dei passeggieri approfitta della terza classe che trovasi in tutti i treni, anche rapidissimi, ed è dotata di comode e pulite vetture, mentre in Italia treni diretti e carrozze pulite son concessi per solito solo a chi prende un biglietto di seconda classe.

LE STRADE

Le strade all'Esposizione di Milano del 1906.

Alla grandiosa mostra che Milano prepara per solennizzare il coronamento di quella mirabile opera che è il traforo del Sempione, occuperà uno dei primi posti la sezione internazionale dei trasporti terrestri la cui prima divisione è dedicata alle strade ordinarie.

Il programma è dei più vasti e completi ed in Italia sarà la prima volta che l'attenzione del pubblico verrà richiamata sopra un argomento che è senza dubbio di interesse generale.

Dico in Italia, perchè se da noi nelle esposizioni generali questa parte fu trascurata quasi del tutto, salvo qualche pubblicazione ufficiale del Ministero dei lavori pubblici, altrove invece le strade non solo non furono dimenticate, ma occuparono con onore il loro posto, ed in Inghilterra, nel 1899 e nel 1901, la viabilità fornì oggetto di mostre speciali.

Alla grande esposizione di Parigi del 1900 in un vasto palazzo al Campo di Marte si trovò raccolto tutto quanto nazioni e città esposero, riflettente la viabilità dal punto di vista tecnico, amministrativo ed estetico.

La Francia, forte e ricca dei suoi quattrocentomila chilometri di strade, in cui profuse otto miliardi e mezzo, e per la cui manutenzione spende ogni anno oltre duecento milioni, ha insegnato al mondo come si possa creare e come si debba mantenere in una nazione civile, il primo e più importante fattore dei mezzi di comunicazione, la strada, a partire dalla grande strada nazionale che allaccia gli scali marittimi e fluviali alle ferrovie, penetrando nei grandi centri industriali ove pulsa la vita febbrile ed intensa dell'officina, fino alle minori strade che a guisa di tentacoli si insinuano nei poderi e nelle fattorie ove nella pace serena e tranquilla si sviluppa la vita dei campi.

Ricordo ancora l'ammirazione provata davanti a quella grande carta della Francia, ove ferrovie, strade, tramvie, fiumi e canali navigabili, variamente colorati, si intrecciavano fra loro in una fittissima maglia multicolore, coprendone quasi completamente la superficie e dando così a colpo d'occhio la visione caleidoscopica dello sviluppo a cui può assurgere il sistema distributivo di una grande nazione.

I vari dipartimenti poi della Francia che amministrano le strade dipartimentali e di importanti comunicazioni, andarono a gara nel presentare e mettere in evidenza tutti gli elementi più importanti della viabilità: carte stradali in piccola e grande scala, ove l'indicazione delle vie scende fino ai piccoli sentieri rurali, ricche ancora di copiose indicazioni utili, interessanti particolarmente le strade, come la natura geologica dei terreni, le cave dei materiali, ecc. Ovunque poi un lusso di fotografie rappresentanti le più importanti opere d'arte, ponti, viadotti, gallerie, ecc.

Ma anche alla parte più arida e che sfuggirebbe alla osservazione dei più, se raccolta nelle solite tabelle irte di cifre, si riuscì a dare veste interessante col sistema dei grafici colorati.

In certi quadri sono curve che rappresentano l'andamento delle spese di manutenzione in un dato periodo di anni, dando così a prima vista il salire o decrescere della spesa: in altri le curve rappresentano la statistica del carreggio lungo le strade, in altri ancora gli stessi diagrammi sono messi ad immediato raffronto con quelli che danno l'andamento del consumo delle massicciate e così di seguito. Fu una vera gara insomma nel dare l'idea la più esatta, appariscente e percettibile a tutti del come sia organizzato e funzioni un servizio stradale.

Da tutto questo assieme, che a grandi linee ho cercato di abbozzare, rifulge la quasi perfetta organizzazione del servizio stradale francese, nel quale quei mezzi più razionali di manutenzione, come cilindratura a vapore, statistica del carreggio, macchine di vario genere su cui da noi ancora troppo si discute e si esperimenta, risultano fin dal 1900 colà già da tempo applicati ed entrati come mezzi normali ed ordinari.

Anche altre nazioni concorsero alla mostra di Parigi in questo ramo, ma non in modo così geniale ed istruttivo; ricordo però la Russia che riuscì a mettere in evidenza i vantaggi di avere un Ministero apposito delle vie di comunicazione che tutti li raggruppa e comprende. Questa organizzazione ci appare tuttora come delle più logiche, in quanto tutti i mezzi di comunicazione, linee ferroviarie, fiumi, canali, strade tendono ad un medesimo scopo, si completano a vicenda formando quel sistema di distribuzione che dà la vita economica ad un popolo; è quindi saggia cosa che a tutto presieda un'unica mente direttiva, lasciando tuttavia notevole parte ad un largo concetto di decentramento. In Italia fu ritenuta utile l'istituzione di un Ministero delle poste e telegrafi; ma forse che un ministero che presiedesse a tutte le vie di comunicazione, ove tanti problemi sono ancora da risolvere, sia per completare e conservare la rete stradale, sia per dare un assetto definitivo all'incombente questione ferroviaria, sia ancora per creare la navigazione interna da noi ancora rudimentale, avrebbe minor importanza?

Finora ho accennato ad una parte della viabilità, a quella che potrebbe chiamarsi esterna, ma non meno interesse presenta la viabilità urbana, cioè tutto quanto si riferisce alla pavimentazione delle grandi città ed a tutti i servizi relativi, e che sarà pur essa chiamata a figurare nella mostra del 1906.

Ed anche a questo riguardo il pensiero ricorre al grande padiglione sulla riva destra della Senna, dell'Esposizione del 1900, denominato appunto padiglione della città di Parigi, ove tutto quanto si riferisce ai servizi pubblici di una grande città era raccolto ed ordinato, mettendo in evidenza quale enorme importanza abbiano assunto tutti questi servizi col progresso di essi in tutti i rami e il crescere continuo delle esigenze delle popolazioni.

La città di Parigi, che possiede tredici milioni circa di metri quadrati di strade pavimentate, ove si avvicendano tutti i sistemi di pavimentazione, dai più antichi e semplici: pietra, ciottolato e *macadam*, ai più moderni: asfalto legno, vetro, ecc., sfoggiò il meccanismo della sua organizzazione il cui esame anche rapido richiederebbe almeno lo spazio di un articolo.

Non posso tuttavia non ricordare la mostra completa dell'industria della pavimentazione di legno municipalizzata, le ingegnose macchine per le prove dei materiali di pavimentazione, l'organizzazione del servizio di cilindratura a vapore dei *macadam* e l'esposizione delle macchine ed attrezzi per le strade, con tutto quanto si è venuto escogitando per rendere il macchinario adatto e facilmente riparabile in officine municipali ed i servizi rapidi e spediti.

Ricordo ancora, fra le grandi metropoli che fecero bella mostra di sè in questo ramo nel 1900 a Parigi, Budapest e New York.

Ma a Parigi, nella immensa mole di un'esposizione universale, questa parte si perdeva e scompariva di fronte ad altri rami più interessanti ed attraenti; perciò voglio accennare all'esposizione speciale di materiali, macchine ed attrezzi relativi alla manutenzione delle strade, che per iniziativa di un periodico tecnico, il *Surweyor*, fu già tenuta due volte a Londra; l'ultima volta fu nel 1901.

Questa esposizione occupava le ampie gallerie della Royal Agricultural Hall.

Tutte le case produttrici di macchinario per strade vi si erano date convegno. I possenti compressori stradali di tutti i tipi e con gli ultimi perfezionamenti, scopatrici, inaffiatrici, carri per trasporto, con i più ingegnosi apparecchi vi figurarono. Tutte le principali case di materiali d'Inghilterra erano intervenute per presentare campioni dei loro materiali per massicciate.

Le ditte più rinomate in fatto di pavimentazione urbana, avevano presentati i loro prodotti, per modo che si può

dire che ogni sistema di pavimentazione era rappresentato dalle case specialiste in quel genere, che esponevano campionari ben disposti e corredati di dettagliate relazioni sulle applicazioni fatte, sulla resistenza, ecc.

In questi rapidi cenni, ho cercato di dimostrare come anche le strade possano fornire materia ad una esposizione e di ricordare in qual modo si siano esplicate le manifestazioni passate.

Ma a Milano si può e si deve fare assai meglio; bisogna cercare anche in questo ramo quella nota originale a cui tenda ispirarsi tutta la mostra, perchè essa riesca qualcosa di diverso e di più interessante di quanto si è fatto sinora. I nostri lettori sanno già che nella preparazione di questa parte dell'Esposizione avrà un'ingerenza speciale il nostro Touring e molti degli elementi suoi più competenti furono appunto chiamati a far parte della Commissione speciale per le strade. Si sta quindi studiando di risolvere il problema di render l'esposizione della viabilità utile ed interessante ed in tale intento si riuscirà anche meglio se dai nostri soci ci verrà qualche utile consiglio, qualche idea, di cui si terrà il maggior conto.

In qual modo poi si cercherà di attuare la mostra, facendo tesoro dell'esperienza del passato, non però come semplice imitazione, ma come base ad un' esplicazione nuova e geniale, diremo in un prossimo articolo.

Torino, febbraio 1905.

Ing. MASSIMO TEDESCHI.

Commissione pel miglioramento delle strade.

La Commissione pel miglioramento delle strade, dopo aver indetto due concorsi concernenti: uno una monografia delle strade di una fra le province italiane, e l'altro un manuale modello per gli stradini, così favorevolmente accolti dall' elemento tecnico, specialmente degli uffici delle amministrazioni pubbliche, nell' attesa degli elaborati che speriamo numerosi, come merita l'importanza dei concorsi, sta officiando le persone più influenti e competenti in materia di strade in ciascuna provincia, per formare dei Comitati locali, *pro-strade,* che agiscano direttamente sulle locali amministrazioni stradali per ottenerne l'ambito appoggio nell'attuazione di quei miglioramenti che questa Commissione riterrà conveniente suggerire.

Intanto si è pensato di raccogliere gli elementi di fatto, che già furono pubblicati dalle singole amministrazioni intorno alle loro reti stradali, ed i regolamenti per i cantonieri stradali là dove esistono. Tali pubblicazioni potranno servire sia per meglio giudicare il contenuto delle memorie che verranno presentate ai concorsi, sia per rispondere, con maggior cognizione di causa, alle domande che vengono fatte su determinate questioni dai Comitati locali o da altre persone interessate alla soluzione dell'importante problema stradale.

La richiesta fatta alle diverse amministrazioni provinciali ebbe la miglior accoglienza e già ci giunsero diverse interessantissime relazioni, regolamenti, prospetti, ecc., che costituiscono preziosi documenti per gli studî della nostra Commissione.

Sentiamo quindi il dovere di ringraziare quelle amministrazioni, che con cortese sollecitudine vollero aderire al nostro desiderio, assicurandole che questo loro benevolo concorso è di buon augurio e sprone per continuare nella propaganda intrapresa in favore delle buone strade dalla nostra Commisssione, i cui studi speriamo riusciranno di qualche vantaggio al nostro paese.

Per il miglioramento delle strade.

In provincia di Torino. — Ci consta che, in seguito ai vantaggi constatati nelle esperienze di sistemazione stradale eseguite negli ultimi anni, è stato incaricato l'Ufficio Tecnico di presentare un progetto di generale sistemazione, colla cilindratura a vapore, della rete di strade compresa nella così detta *zona di influenza* della città di Torino, che comprende le strade diramanti dalla città sino alla distanza di circa chm. 70.

In provincia di Milano. — Il Consiglio provinciale ha testè approvato che gli avanzi di bilancio relativi alla manutenzione stradale rimangano a disposizione dell'Ufficio Tecnico, per i possibili miglioramenti alle attuali deficienti condizioni delle massicciate. Non è molto, a dir vero, un simile provvedimento, ma dimostra, se non altro, la buona intenzione.

In provincia di Napoli. — Il Consiglio provinciale ha recentemente approvato un regolamento, destinato a disciplinare la larghezza dei cerchioni delle ruote dei veicoli in relazione al loro carico.

In provincia di Caserta. — La Deputazione provinciale ha deliberato di raddoppiare il lavoro annuale di sistemazione colla cilindratura iniziato lo scorso anno. Ciò favorirà indubbiamente l'applicazione del servizio pubblico di automobili che si sta organizzando fra Caserta e Caiazzo.

* * *

Ancona. — I consoli del Touring signori Riccardo Jona e prof. Giuseppe Picciola hanno inviato al sindaco una lettera per ottenere che sulla strada che dallo Scalo Vittorio Emanuele prosegue sotto i muraglioni e per via Nazionale sino alla stazione, si conceda una banchina riservata al transito delle biciclette e motociclette. La strada carrozzabile che conduce alla stazione è attualmente impraticabile. Tutte le mattine invernali centinaia di ciclisti operai devono attraversare quella via avvolta ancora nelle tenebre e sono quasi sempre obbligati di scendere dalla macchina per evitare qualche pericolosa caduta.

Una via aerea. — Un'opera utilissima si è inaugurata (come in altri paesi di montagna, a Foza, uno dei Sette Comuni vicentini. Il legname da commercio d' ora innanzi non sarà trascinato per molti chilometri per vie sassose, ma arriverà al Brenta mediante una corda d' acciaio il cui impianto si deve alla bravura di due terrazzani, Oro Valentino e Oro Giovan Maria. Con un percorso di 1200 metri dalla cima del Crànchental per la Valgadena, in cinque minuti si porta la legna quasi nel Brenta. Le autorità comunali e gran folla di popolo maravigliate e plaudenti assistettero alla prima felice discesa di grosse travi.

Non è permesso camminare per le strade sulla testa. — Nel novembre scorso si esponeva nel Winterganten a Berlino un artista di nome Battista Goldfeld, il quale camminava sulla testa con le gambe all'aria, e senza sostenersi sulle braccia. Siccome alcuni avevano espresso il dubbio che l'artista, nel fare il difficilissimo esercizio, fosse sostenuto da fili invisibili, un giorno, passando per la Friedrichstrasse, nell'ora della maggiore folla, il Goldfeld si mise a camminare sulla testa. Figurarsi, il chiasso! Da quel momento tutti gli credettero, ma la giustizia volle immischiarsene e il Goldfeld fu condannato dal Tribunale di Berlino, per pubblico scandalo, a 20 marchi di ammenda.

LA NOTA UMORISTICA.

Per salvarsi dalla polvere delle strade.

Per combattere la polvere delle strade (così molesta a chi va a piedi, come a chi corre in bicicletta, in carrozza, in automobile), si sono fondate speciali società, istituite riviste, presentati progetti. Fra tutto questo movimento non poteva mancare la nota satirica; ed ecco che il *Sans-Gêne* di Parigi pubblica il progetto d' un nuovo apparecchio per salvaguardare i pedoni dalla noia di respirare la polvere sulle grandi strade percorse da automobili. L'apparecchio, come si può immaginare, sarebbe applicabile anche agli automobilisti.

CARTELLI INDICATORI

CARTELLI COLLOCATI.

Torino.

Offerti e messi in opera per cura della Deputazione Provinciale:

Sulla strada provinciale Torino-Genova:

243. Presso il ponte sul Rio Valle Sauglio un cartello semplice colle indicazioni chilometriche per Pecetto.
244. Alla diramazione della strada per Pessione, prima del ponte sul torrente Bauna, un cartello semplice colle indicazioni chilometriche per Pessione e Chieri.
245. Sulla strada provinciale Torino-Savona, a Pralonno, nel punto di diramazione della strada per Ternavasio e Carmagnola, un cartello semplice colle indicazioni chilometriche per Carmagnola.

Sulla provinciale Torino-Cuneo:

246. In Carmagnola, nel punto di diramazlone della strada per Poirino un cartello semplice, colle indicazioni chilometriche, per Poirino
247-248. In Carmagnola, contro la tettoia del mercato, un cartello d'angolo colle indicazioni chilometriche per Brà, Alba, Cuneo e Pinerolo
249-250. Sulla provinciale Torino-Lanzo, al ponte della Stura oltre Germagnano, un cartello d'angolo colle indicazioni chilometriche pei Viù e per Ceres.

Sulla provinciale Torino-Milano.

251. A Chivasso, nel punto di diramazione della strada per Montanaro, un cartello semplice colle indicazioni chilometriche per Montanaro e per S. Giorgio.
252. A Chivasso, nel punto di diramazione della strada per Ivrea, un cartello semplice colle indicazioni chilometriche per Caluso ed Ivrea.
253-254. A Chivasso, nel punto di diramazione della strada Verolengo e Casale, un cartello d'angolo colle indicazioni chilometriche per Casale, Milano, Torino e Vercelli.

Sulla provinciale Torino-Cuorgnè per Rivarolo:

255-256. A Valperga, nel punto d'incontro di questa strada con quella di Busano e S. Maurizio, un cartello d'angolo colle indicazioni chilometriche per Rivarolo, Torino, Busano e S. Maurizio.

Sulla provinciale Carmagnola-Chieri-Gassino:

257. A Chieri, nel punto di diramazione della strada per Cambiano, un cartello semplice colla scritta per Cambiano.
258. Sulla provinciale Gassino-Sciolze, nel punto di diramazione della nazionale Torino-Casale, un cartello semplice colle indicazioni chilometriche per Sciolze.

Sulla provinciale Brusasco-Crescentino:

259. Nel punto di diramazione della nazionale Torino Casale un cartello a tre direzioni e colle indicazioni chilometriche per Torino, Brusasco, Casale.
260. Alla diramazione della comunale per Verrua Savoja, un cartello a tre direzioni colle indicazioni chilometriche per Brusasco, Verrua e Crescentino.
261. Sulle provinciale Torino-Chieri, alla diramazione della nazionale Torino-Casale, un cartello semplice colle indicazioni chilometriche per Pino e Chieri, offerto dal cav. Alfredo Rostain e collocato per cura del Municipio di Torino.

Nuove offerte.

Silvio Armando Neri di Torino . .	Cartelli	N.	1	Lire	20
Municipio di Daniele Friuli . . .	"	"	1	"	20
Felice Piazza di Azul	"	"	—	"	15
Dott. Ugo Migliavacca	"	"	1	"	10
Municipio di Mogliano Veneto . .	"	"	2	"	25
Deputazione provinciale di Macerata	"	"	6	"	100
Offerte precedenti	"	"	1074	"	11550

Totale cartelli N. 1085 Lire 14740

Per farsi socio del T. C. I. bisogna mandare la propria adesione alla Sede Centrale di Milano, via Monte Napoleone, 14, accompagnata dall'importo dell'associazione vitalizia in L. 100 se in Italia, L. 125 se all'estero una volta tanto; oppure dell'associazione annua in L. 6 se in Italia e L. 8 se all'estero, oltre, per la prima volta, la tassa di buon ingresso L. 2.

ALPINISMO

Il Congresso del Club Alpino Italiano per il 1905 sarà tenuto nel prossimo settembre dalla Sezione di Venezia. Esso si svolgerà nelle valli del Cordevole (Agordo), Avisio (Fassa), Boite (Cortina), Piave (Cadore), cioè in una delle più splendide regioni alpine. Si faranno salite all'Antelao, alla Marmolada, ecc. Di questo grandioso Congresso avremo a riparlare.

La Sezione di Milano del Club Alpino Italiano (non avendo riaccettata la carica l'ing. cav. Alberto Riva che era stato rieletto), elesse a presidente il noto alpinista Luigi Brioschi, che conta al suo attivo molte ardite ascensioni.

La Società Escursionisti Milanesi, il 9 marzo, con una festa degli alberi alla *Capanna Escursionisti* alla Grignetta, inaugurerà il suo vessillo sociale.

Gita invernale della Mediolanum Femminile. — Una trentina di socie di questa società compì la sua gita invernale con meta a San Martino di Sagno (m. 744), che sorge fra il Bisbino ed il Generoso e domina la Val di Muggio.

Le signorine della Mediolanum e gli skiatori di Chiasso.

La giornata, di un sereno limpidissimo e di un tepore primaverile, offrì una splendida vista e lasciò in tutte le gitanti il desiderio di una gita veramente invernale.

I soci del Touring Club Skiatori di Chiasso (pure aggregati alla Federazione Prealpina), fecero cordiale accoglienza alla comitiva, le offersero un vermouth d'onore e al ritorno la accolsero nella sede sociale.

La Società degli Alpinisti Tridentini, come rileviamo dall'ultimo numero dell'interessante *Bollettino dell'Alpinista,* ha raggiunto il numero di 1555 soci. Il giorno 12 di questo mese la S. A. T. tiene l'Assemblea generale dei soci a Rovereto, per la discussione del consuntivo 1904 e preventivo 1905.

La stazione alpina " Castellaccio " (a cui ora si può andare da Monreale presso Palermo, per una comoda mulattiera, fatta costruire dal Club Alpino Siciliano) fu visitata, nel 1904, da 1366 persone, in confronto delle 1091 del 1903. Il 5 febbraio u. s. si celebrò lassù una festa degli alberi, e sulla stazione fu inaugurata una lapide.

Coxe e Ramond. — Il numero 1 del periodico *L'Écho des Alpes* (pubblicazione mensile delle *Sections Rowandes* del Club Alpino Svizzero) di E. A. Des Gouttes su *William Coxe* (nato a Londra nel 1747, mortovi nel 1828), grande esploratore ed illustratore delle Alpi Svizzere; e nel numero 2 di quel periodico è un articolo dello stesso autore sul Ramond, che dal 1787 in avanti visitò ed illustrò i Pirenei, primo d'allora pochissimo conosciuti.

Ascensioni da solo. — Il signor G. Bottini (socio della Sezione di Roma del C. A. I.) scrive nella *Rivista Mensile del Club Alpino Italiano* un articolo per dimostrare che le escursioni da solo in montagna " sono uno spauracchio soltanto per chi giudica superficialmente delle cose di montagna, ma che per l'alpinista vero sono uno dei più eletti godimenti dello spirito ".

AUTOMOBILISMO

Qualche novità esposta nel Salon Automobilistico di Torino.

(Gennaio-febbraio 1905)

Come si è già detto nell'articolo del mese scorso sulla seconda esposizione di automobili in Torino, quest'anno nessuna novità appariscente si ebbe nella costruzione e nell'insieme degli automobili; maggiori novità si ebbero invece nelle motociclette e di esse perciò noi tratteremo brevemente.

Nel numero scorso parlammo delle motociclette a quattro cilindri delle marche F. N. e Laurin e Klément; della prima che era esposta a Torino, possiamo ora parlarne più diffusamente e ciò è utile perchè è a prevedersi che l'anno venturo molte motociclette saranno a due e più cilindri, essendo questi tipi più equilibrati, e, strano invero, più leggeri ed eleganti.

Il motore delle **motociclette F. N.** è a quattro cilindri collocati uno di seguito all'altro nel senso longitudinale del telaio, l'uso di questi motori di piccola forza (3 HP circa) ed a quattro cilindri offre vantaggi indiscutibili; ed infatti al vantaggio di maggiore equilibrio del motore e quindi della eliminazione delle scosse e trepidazioni delle motociclette, i quattro cilindri offrono il vantaggio di un maggiore raffreddamento perchè in questo caso la superficie di raffreddamento ad eguale potenza è di molto maggiore che non nel caso di motori monocilindrici, circa il 50 per cento. Queste minori trepidazioni ed il migliore e più efficace raffreddamento sono favorevoli ad una maggiore conservazione degli organi del motore e di quelli della trasmissione.

Il motore della F. N. è disposto verticalmente nella parte più bassa del telaio e la sua mezzaría coincide con quella del telaio della macchina.

La trasmissione è a cardano ed è costituita da due ingranaggi d'angolo, l'uno comandato dal motore, l'altro fissato sul mozzo posteriore e riuniti da un albero di trasmissione.

Tutti i meccanismi sono contenuti nel *carter* del motore, in modo che essi sono riparati dal fango e dalla polvere e sono continuamente ed automaticamente lubrificati.

L'accensione è a magnete ad alta tensione completamente chiuso.

Il telaio ha la forcella anteriore elastica del tipo F. N., formata dalla combinazione di una molla d'acciaio con dei tamponi di caoutchouch. Con questa forcella elastica si sopprimono completamente gli urti; essa è regolabile e completamente chiusa.

Il carburatore è di tipo speciale F. N. e produce una miscela perfetta dell'aria e del gas di benzina: questo carburatore è regolato da apposita valvola.

Le valvole del motore sono: automatiche quelle di ammissione e comandate invece quelle di scappamento.

Un giunto elastico posto nel volante del motore elimina poi i possibili urti che il motore può comunicare all'albero di trasmissione.

Basata sullo stesso principio di usare motori a più cilindri disposti, non a *V* cioè inclinati simmetricamente sulla verticale, ma verticalmente, è stata costruita la **motocicletta Werner** tipo 1905.

Il motore delle motociclette Werner è a due cilindri paralleli e disposti uno di fianco all'altro nel senso trasversale del telaio, in questo modo l'albero a collo d'oca è perpendicolare al piano del telaio e non longitudinale come nelle motociclette F. N., così a queste macchine si può facilmente applicare la trasmissione a cinghia.

Il motore ha una potenza di 3 $^{1}/_{4}$ HP. ed ha il raffreddamento ad aria con alette; la superfice di raffreddamento è molto grande in modo che si può andare anche con piccole velocità senza che il motore si riscaldi eccessivamente: una delle pregevoli proprietà di queste motociclette Werner 1905 è quella della leggerezza, essendo il loro peso di circa 44 chilogrammi.

Il carburatore è di tipo speciale a polverizzazione, ed e munito di un regolatore che non permette il riscaldamento del motore.

Il telaio è di 57 a 60 cm. ed è munito di forcella elastica che in caso di rottura si trasforma in forcella rigida molto facilmente.

L'avviamento del motore non è più fatto con l'alzavalvola, ma a mezzo di un compressore di valvole d'aspirazione.

Un altro tipo speciale ed importante di motocicletta è la **motocicletta Picena.** Essa si può dire un piccolo auto mobile; il motore monocilindrico è a raffreddamento ad acqua con radiatore alveare, ventilatore e pompa di circolazione.

La trasmissione è doppia: una a catena, va dall'albero a collo d'oca al cambio di velocità e l'altra a cinghia, dal cambio di velocità alla ruota posteriore. Il cambio di velocità è ad ingranaggi ed è posto fra il motore e la ruota posteriore; il carburatore è del tipo Longuemare e l'accensione è a magnete ad alta tensione.

Il cambio di velocità delle motociclette Picena costituisce effettivamente una novità, inquantocchè in tutti gli altri sistemi i cambi di velocità sono nel mezzo della ruota posteriore, come nei tipi Bianchi, B. S. A., Wanderer, Lux, ecc.

In fatto poi di motociclette, due altre utili tendenze dobbiamo constatare, e cioè l'uso sempre più generale delle forcelle elastiche e l'uso di leve speciali atte a sollevare la ruota posteriore della macchina, in modo che pur rimanendo ferma la motocicletta, si può avviare il motore senza bisogno di rincorrere la macchina.

Fra le sospensioni elastiche va notata per la prima, la **sospensione Truffault**, che è la più antica ed ancora una fra le più pratiche e più corrispondenti al suo scopo; essa si basa sul principio che per attutire un colpo non è soltanto necessaria la molla a balestra solita, ma è necessario un apparecchio speciale che freni il ritorno della molla stessa, appena è cessata la causa che ha prodotto l'abbassamento della suddetta.

Fig. 1.

Essa consta di due ranelle in bronzo *A* e *B* fig. 1 e 2 scorrenti l'una nell'altra con interposizione di un disco di cuoio *C:* una ranella *A* è unita all'asse per mezzo dell'articolazione *F,* l'altra *B* è unita allo *chassis* a mezzo dell'articolazione *G:* ciascuna di queste articolazioni è munita di un anello in cuoio.

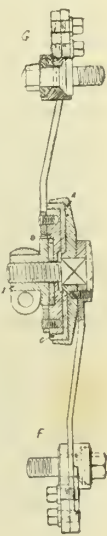
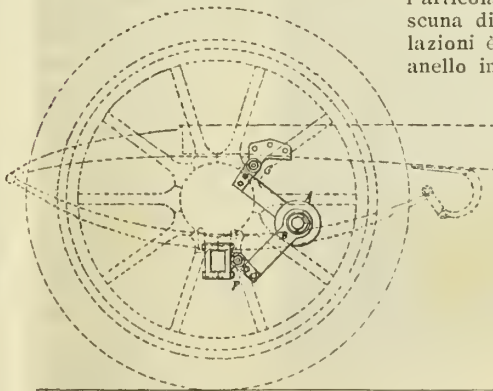
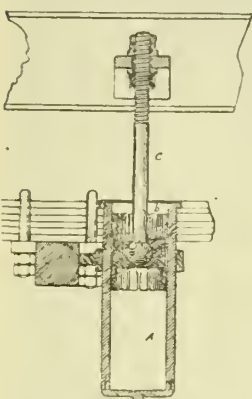



Fig. 2.

Quando la molla, dopo di essersi schiacciata, tenta ritornare rapidamente alla sua primitiva posizione, l'attrito che si sviluppa fra le ranelle *A* e *B* è tale da impedire un rapido ritorno; in questo modo sono completamente soppressi le forti trepidazioni che si hanno nelle vetture automobil quando le ruote passano sopra un ostacolo.

Dal principio di queste sospensioni, altre ne vennero ben presto ideate più o meno efficaci ed utili.

A Torino era esposto un tipo nuovo di **sospensione**, cioè quella **Garnier** (3).

Essa si compone di tre parti:

a) di un cilindro *A*, in ghisa speciale, fissato all'asse con un attacco qualunque;

b) di un doppio stantuffo *B*, in acciaio speciale formato da due manicotti cilindrici uniti fra di loro e tagliati in modo da poter formare delle linguette flessibili longitudinali;

c) di un'asta *C*, da una parte terminata a sfera e fissata nella sua parte superiore al *chassis*.

Fig. 3.

Questa sospensione è a doppio freno, frena cioè quando lo stantuffo discende (la molla a balestra si schiaccia), e quando lo stantuffo sale (la molla a balestra tenta di riportarsi alla posizione primitiva): in questo modo tutti i colpi sono resi lenti e regolari. Dall'automobile queste sospensioni elastiche sono passate alle motociclette: e prima fra esse alle motociclette *Peugeot* con una forcella elastica tipo *Truffault* fatta sullo stesso principio della sospensione elastica da noi descritta.

Ogni casa costruttrice di motociclette ha, si può dire, un suo tipo speciale di forcella elastica: noi parleremo perciò soltanto di alcuni tipi caratteristici.

La sospensione elastica Simplex (fig. 4) è una fra le più usate.

Di essa già parlammo nel numero precedente, ma converrà nuovamente ricordare che consta di una robusta molla a balestra orizzontale *A*, unita da una parte alla testa della forcella e dall'altra estremità ad una seconda forcella *B*: questa seconda forcella *B* è unita poi alla forcella principale della motocicletta nel punto *C*: questa unione è compresa fra due molle a spirale verticali *EE* che le permettono dei piccoli spostamenti verticali: la forcella *B* è poi unita inoltre in *D* al mozzo della ruota anteriore.

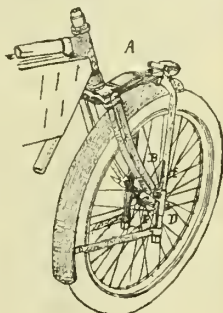



Fig. 4.

Un colpo ricevuto dalla ruota anteriore è perciò eliminato dalle molle *EE* e dalla molla a balestra *A*.

La sospensione *Simplex* è molto pratica ed economica; essa ha il grande vantaggio che non modifica la forma della forcella anteriore e può facilmente applicarsi a qualsiasi motocicletta.

La forcella elastica Benedetti (fig. 5) ha, nella sua parte esterna, una forma simile a quella *Simplex*.

Essa consta di due robusti tiranti superiori *A* saldamente uniti a due tubi verticali *B*: le punte della forcella sono fissate a due piatti *D* i quali scorrono con precisione nella metà inferiore dei tubi *B* dove agiscono quattro potenti molle a spirali che possono sopportare grandi sforzi.

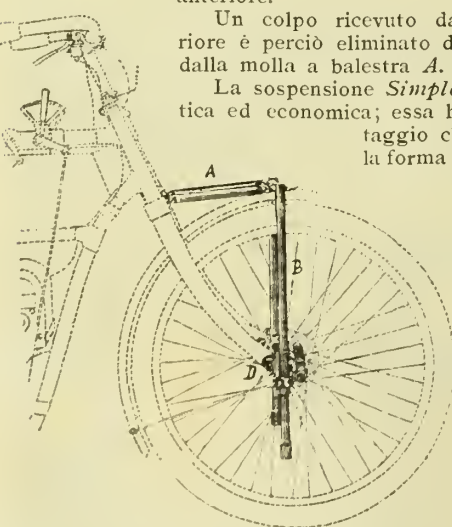



Fig. 5.

Questa forcella elastica, oltre a dare alla motocicletta una grande elasticità, serve anche a rinforzare notevolmente la forcella anteriore.

Anche questa forcella è facilmente applicabile a qualsiasi motocicletta.

Un altro tipo di **forcella elastica** è quella **Balp-Bellomi** (fig. 6).

Essa consta di due tubi metallici che scorrono l'uno sull'altro. Nella estremità superiore interna del tubo maggiore viene infisso il tubo del manubrio ed in quella inferiore si trova un anello con incavo.

Fra il tubo maggiore ed il minore vi è una molla a spirale che serve ad attutire i colpi ricevuti dalla ruota anteriore per ineguaglianze del terreno o per qualche ostacolo. Questo sistema di forcella elastica, a molla centrale, non modifica affatto la forma esterna della forcella, oltre a ciò ha un peso minimo di 250 ai 350 grammi.

Su questo principio è formata la forcella elastica completa *Balp-Bellomi* rappresentata nella fig. 7.

Fig. 6.

Sistemi nuovi si hanno, come si è detto, anche nelle leve per sostenere la ruota posteriore delle motociclette.

Primeggia fra questi nuovi apparecchi la **leva a pedale Olivieri**.

Essa consta in un cavalletto che è unito al mozzo della ruota posteriore e che ha ad un suo estremo due piccole rotelline.

Normalmente questo cavalletto sta sollevato da terra ed è disposto orizzontalmente: quando però è necessario, sia a mano, sia montati in sella coll'uso dei pedali, facendo un mezzo giro retroattivo delle pedinelle, si abbassa il cavalletto.

Fig. 7.

Questa leva a pedale Olivieri è molto utile in pratica: infatti quando il motociclista vuole arrestare la sua macchina senza arrestare il motore, fa discendere il cavalletto, e solleva in questo modo la ruota anteriore, che ruota a vuoto: oltre a ciò questa leva è di grande utilità nell'avviamento, perchè si avvia il motore con i pedali mentre la motocicletta è ferma e poi si porta con un po' di giro in avanti il tallone a contatto del cricco soprastante che innesta l'apparecchio, quindi, tenendo fermo il piede opposto con un po' di pressione sulla pedinella, si muove col tallone il cricco. Ne consegue che la ruota sta così pronta ad abbassarsi, ciò che si fa con calma fino a che, col suo moto impulsivo, dà segno di essere del tutto abbassata.

Questa leva a pedale può facilmente applicarsi a qualsiasi motocicletta.

Un altro apparecchio che ha uno degli scopi della leva a pedale Olivieri è la **leva Balp-Bellomi**.

Esso consta (fig. 8) di due tubi con attacchi, applicati all'asse della ruota posteriore, da uno snodo a scatto e da due rotelle: la parte inferiore allo snodo è unita con un filo metallico al freno,

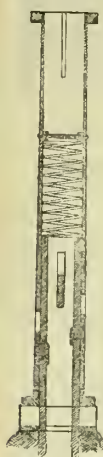
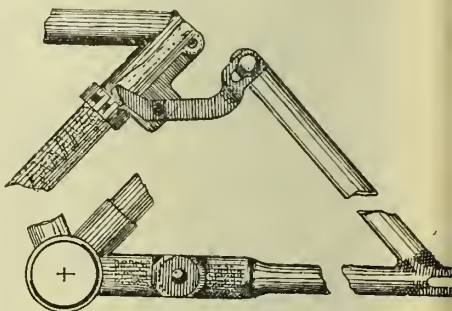
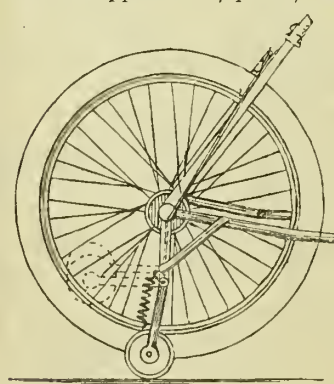



Fig. 8.

in modo che azionando il freno si fa azionare anche la leva a snodo. Questo apparecchio serve per la messa in moto della motocicletta. Si abbassa d'apprima la leva con le rotelle, in modo che la ruota posteriore è sollevata da terra: quando si è messo in moto il motore, allora azionando il freno, si innalza la leva e le rotelle, in modo che la ruota motrice si abbassa e la motocicletta si avvia.

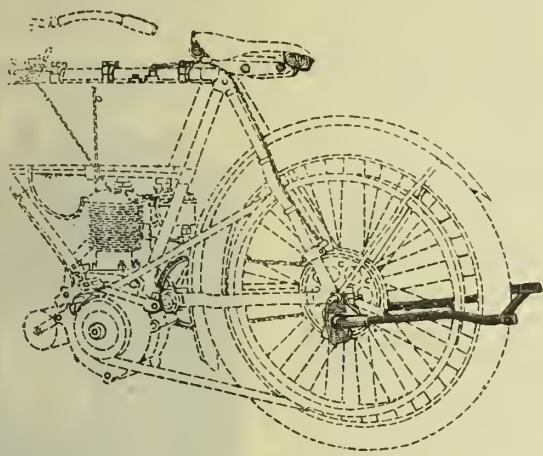



Fig. 9.

Ha lo stesso scopo di agevolare la messa in marcia delle motociclette anche il *sopporto o cavalletto automatico* **L'Indispensabile** (Brevetto Türkheimer) (fig. 9 e 9 *bis*). Questo sopporto automatico semplicissimo, molto solido, ma nello stesso tempo leggero e non ingombrante, è composto di due tubi curvati *A* riuniti in basso da un tirante *B*: all'estremità dei due tubi si trovano due teste foggiate a piastre fissate a destra e a sinistra del mozzo posteriore le quali servono da arresto a due potenti molle interne che agiscono su una piastra studiata e tagliata in modo tale da permettere il fermo del cavalletto anche a molle montate.

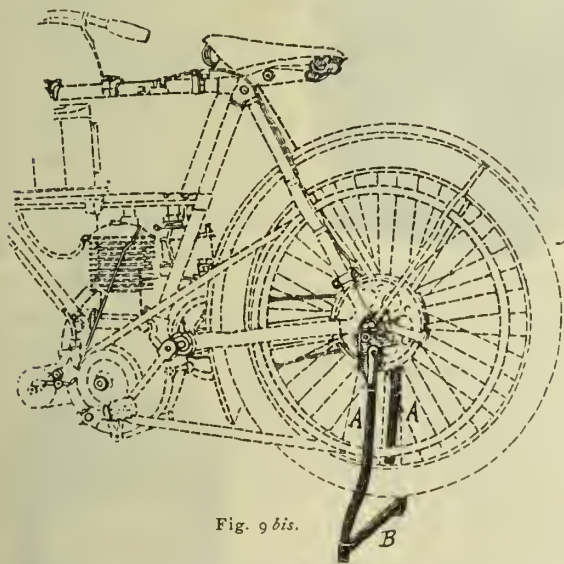



Fig. 9 *bis*.

Queste molle, una volta fatto ruotare di poco il sopporto, lo richiamano energicamente indietro e lo tengono nella posizione di riposo, che è parallela alla terra (fig. 9).

Il motociclista perciò non deve fare altro che forzarlo verso il basso con la semplice pressione del piede e così far ritornare automaticamente il cavalletto alla posizione di riposo, appena dopo che è stato avviato il motore e si vuole mettere in movimento la motocicletta.

Questo nuovo sopporto, rendendo completamente libera la ruota posteriore, permette di provare il motore da fermo e di procedere a qualunque riparazione senza bisogno di preoccuparsi dell'equilibrio della macchina.

Fra le altre novità in genere, va notata anche una geniale applicazione della trasmissione flessibile nella **Cartouche Bowden** (fig. 10).

Essa si applica nel tubo di direzione degli automobili e serve a comandare specialmente l'anticipazione all'accensione ed a regolare il carburatore. Consta essenzialmente di una manovella *A* che fa agire i due dadi *C* e *D*. Al dado *C* è unito il cono interno della trasmissione flessibile, mentre al dado *D* è unito il tubo esterno: facendo ruotare la manovella *A*, il dado *C* si innalza mentre il dado *D* si abbassa e così con una piccola rotazione di *A* si può ottenere un grande spostamento all'estremità del tubo flessibile: la manovella *B* fa azionare nello stesso modo i dadi *E* ed *F* e quindi la trasmissione flessibile *K*.

Fig. 10.

Con questa Cartouche si ottiene il grande vantaggio di poter avere uno spostamento regolare e continuo a piccoli gradi della trasmisione flessibile e quindi anche uno spostamento regolare dell'accensione e della valvola del carburatore.

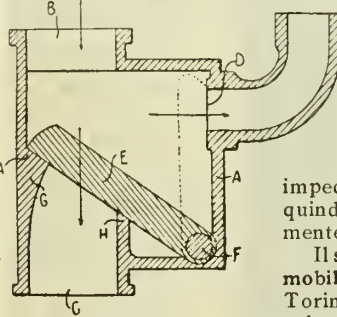



Fig. 11.

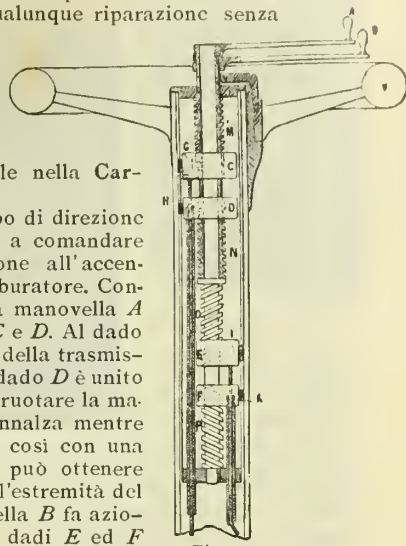
Utile e semplice è anche il **catenaccio di sicurezza Badoni** che viene applicato nella forcella della ruota posteriore per impedire che essa si muova e che quindi la bicicletta possa facilmente condursi via.

Il **segnale d'allarme per automobili Codra**, pure esposto a Torino, consta (fig. 11) di una valvola a cerniera *E* che può ruotare intorno al punto *F* e che viene applicata col tubo di scappamento dei gas di combustione: a quest' ultimo tubo viene collegato un secondo tubo *D* il quale porta alla sua estremità un fischietto: se la valvola *E* è abbassata, allora i gas di scarico passano per *D* e per il fischietto, e si ottiene così un segnale d'allarme: se invece la valvola è sollevata, allora i gas escono da *G* senza quindi passare per il fischietto, e senza perciò dare rumore alcuno.

Ruota smontabile Petracchi.

La costruzione di questa ruota si capisce facilmente dalle unite fotografie: è utile invece notare i vantaggi grandi che questa geniale invenzione del dott. Petracchi di Varese offre all'automobilista. I vantaggi sono i seguenti:

Fig. 1.

1. Isolare il pneumatico completamente dalla ruota, rendendo possibile la sostituzione d'un pneumatico avariato con uno integro e già in pressione, mediante l'uso di poche viti;

2. Facilitare la smontatura e la rimontatura delle gomme sul cerchione di supporto, mediante le cerniere di cui questo è fornito.

Di questi due obbiettivi, il primo è indipendente dal secondo in quanto che sarebbe conseguibile anche con un cerchio rigido. Nel tipo presentato dal Petracchi, il cerchione invece è snodato, offrendo così il vantaggio di permettere la creazione di coperture a tallone armato con segni di filo di acciaio in modo di essere inestensibile.

Fig. 2.

Le chiavarde messe in questo cerchione non hanno soltanto l'ufficio di impedire lo strappamento delle coperture dal cerchio, ma anche quello di ostacolare lo slittamento nel cerchio stesso. E questo modo di risolvere la questione dei pneumatici è così semplice ed ingegnoso, che questo cerchione smontabile troverà certamente un'utile applicazione nei moderni automobili. E' ad augurarci quindi che l'invenzione del dottor Petracchi sia grandemente diffusa togliendo così una delle cause dell'arresto nello sviluppo dell'industria automobilistica.

Fig. 3.

Fra i piccoli apparecchi per automobili e motociclette, molte novità vennero esposte a Torino, ma noi ci siamo limitati a dare qui solo qualche breve cenno di alcuni di essi: quando fosse opportuno potremo parlare di altre delle novità esposte.

Ing. EFFREN MAGRINI.

LA NOTA UMORISTICA.
I nostri buoni villici.

Un contadino, accompagnato dalla fedel consorte e dall'amato porcellino, passa per la via. Sopraggiunge un automobile, che schiaccia la gentil bestiolina; e il contadino impreca e grida:

Maledetto automobile! fra i due proprio il maialino doveva schiacciarmi!

Gli accumulatori elettrici all'esposizione di Torino.

Diciamo subito che a questa esposizione gli accumulatori occupano un posto importante fra gli accessori per automobilismo, e mostrano in generale d'aver raggiunto un buon grado di perfezione.

Prima fra tutte, la casa **Giov. Hensemberger di Monza** espose una vetrina con un assortimento di accumulatori per accensione di motociclette ed automobili; in tutto 14 tipi diversi dei soli accumulatori doppi, molto semplici ma ben studiati. Questi accumulatori, che oramai hanno raggiunta una grande fama, mostrano quest'anno dei notevoli perfezionamenti rispetto ai tipi dell'anno scorso. Le placche sono sempre separate fra loro da fogli bucherellati di ebanite e sono sempre sospese ed appoggiate elasticamente su gomma, ma i fogli di ebanite sono fissi e più alti, i supporti di gomma sono incastrati nel fondo ed immobili, ed i poli a vite sono rivestiti di un cappello di ebanite e muniti al di sotto di una rondella pure di ebanite, tutto per impedire la corrosione dell'acido sul metallo. Nella vetrina si notavano tutti gli accessori per la costruzione di detti accumulatori, placche, fogli, perni, poli, supporti, ecc., che dinotano la cura e la perfezione raggiunte nella fabbricazione.

Accumulatore Hensemberger per automobili.

Si osservavano inoltre gli accumulatori per trazione di automobili elettrici, le placche, i gruppi completi relativi, i separatori, i perni, ecc. Di questi accumulatori si vedeva anzi di fianco alla vetrina, montata in cassa di legno, metà di una delle batterie che la ditta fornirà alla *Fiat* di Torino. Ogni batteria per automobili consta di 45 elementi del tipo a sei positive, ha una capacità di 96 amp.-ora alla scarica di 5 ore e pesa chg. 450 con una potenza specifica di watt-ora 18.4 per chg. di elemento completo. Le placche dovrebbero durare 15 000 chm., per cui il costo del rinnovamento placche per vettura-Km. è di sole L. 0,027.

Accumulatore Hensemberger per vetturette.

La casa Hensemberger esponeva anche diverse batterie trasportabili per illuminazione di vetture, fra le quali una cassetta tutta smontabile di sei elementi a quattro positive della capacità di amp-ora 36 alla scarica 10 ore, e del peso di chilogrammi 36.

Esponeva pure il tipo delle batterie per l'illuminazione delle carrozze ferroviarie, che la ditta ha oggi in servizio in numero di 5000 sulle grandi Reti italiane.

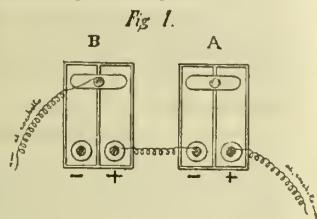
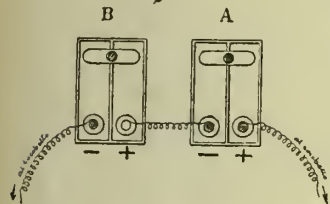
Notavasi inoltre: un frammento di batteria stazionaria in recipienti di vetro, dei quadretti di carica, un assortimento di apparecchi di misura, di accessori per accumulatori, ecc.

Accumulatore Hensemberger per motociclette.

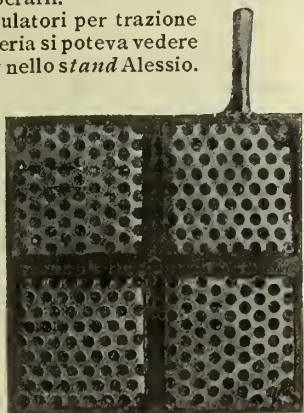
La fabbrica di accumulatori elettrici leggeri **Garassino di Torino** espose parecchi accumulatori per accensione ed

illuminazione in recipienti di celluloide, di ebanite, ecc., dai piccolissimi per giocattoli, ai grandi in cassette di legno per automobili. Essi sono quasi tutti con placche positive e negative della stessa costruzione a sacca pieghettata di foglio di piombo bucherellato, riempita di pasta attiva. Essendo qui ridotto al minimo il supporto di piombo, si ha un aumento della capacità per chg. di elemento completo. Una innovazione introdotta negli accumulatori per accensione è quella di aver munito ogni accumulatore doppio di tre prese di corrente a vite, per cui usando due coppie di piccoli accumulatori invece di una sola coppia di grandi si ha il vantaggio di poter scambiare in parecchi modi gli elementi in scarica, eliminando quello eventualmente guasto o scarico.

Fig 1. B A − + − +

Fig 2 B A − + − +

La ditta espose anche degli accumulatori per uso medicale consistenti in una positiva ed una lastra di zinco avvolte in un panno di lana, chiuse in una cassetta di celluloide. Questi accumulatori si conservano vuoti, e si riempiono della soluzione di acido solforico al momento di adoperarli.

Espose anche degli accumulatori per trazione d'automobili, dei quali una batteria si poteva vedere montata su d'un *chassis* Kriéger nello *stand* Alessio.

La casa **Cerruti di Torino** espose accumulatori per accensione, di costruzione molto elegante. Le prese di corrente a vite sono inclinate sul perno oppure sono fisse al fianco del recipiente per facilitare l'attacco dei fili. Le placche sono a blocchi di pasta bucherellati e chiusi in telaio di piombo. La caduta della materia attiva è impedita da fogli di celluloide forati aderenti e fissi alla placca. Per compensare la perdita di superfice attiva dovuta alla copertura di celluloide, in corrispondenza a ciascun foro di questa, la pasta è scavata ad emisfero.

Placca Cerruti.

Gli accumulatori **Schmitt** per accensione hanno le placche costituite da scatole di celluloide perforato, nelle quali sta un pettine di piombo. Sui larghi fogli di questo pettine poggia la materia attiva granulare. Per ottenere questa, si impastano gli ossidi di piombo con acido solforico diluito e glicerina, si comprime, si essicca e si frantuma. Sappiamo che la casa Schmitt costruisce con questo stesso principio anche accumulatori leggeri per trazione di automobili nei quali la materia attiva è trattenuta in cilindri di sostanza isolante e conduce la corrente attraverso ad armature interne di piombo.

Gli accumulatori **L'Energique** della casa Commelin, R. Viaux e C.ie, di Parigi, sono detti anche **Accu-mixte** perchè sono metà pila e metà accumulatore. Constano del solito recipiente di celluloide con due placche positive di perossido di piombo e di una negativa in mezzo a loro, costituita da una sacca bucherellata di piombo antimonioso. In questa sacca si introducono man mano dei cilindretti di una lega a base di zinco. Nella scarica i cilindretti si sciolgono. Occorre ogni tanto, previa lavatura delle placche con acqua distillata, rinnovare la soluzione acida inquinata di solfati metallici. Quando le placche positive sono scariche, esse si ricaricano come per un accumulatore ordinario.

1 2 A

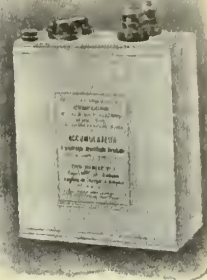
Sezione dell'accumulatore l'*Energique*.

Naturalmente siccome lo zinco si decompone poco a poco nell'acido solforico (a circuito chiuso), sono impossibili le così dette scariche in corto circuito.

Si ha però lo svantaggio dello sviluppo di gas durante la scarica.

Gli accumulatori **Compound** hanno, invece della solita gelatina, una pasta di solfato di piombo ed acido solforico. Questa avrebbe lo scopo di impedire la solfatazione delle placche. Naturalmente si rinuncia al vantaggio di vedere lo stato delle placche perchè detta pasta non è trasparente.

Accumulatore Compound.

Dopo questa rapida rivista osserviamo che qualche fabbricante di accumulatori ha il non lodevole sistema di esagerare la capacità dei suoi accumulatori. Vengono indicate, per esempio, delle capacità iperboliche di 20 amp.-ora che superano persino la capacità specifica ideale che per legge elettrochimica risulterebbe dal peso della materia attiva contenuta nell'accumulatore. La capacità di un accumulatore per accensione è quella corrispondente ad una scarica di ½ ampère, ed è una quantità esattamente determinabile. Oggi si osserva invece lo svestimento di ogni carattere scientifico alle cosidette capacità. Si chiamano persino ampère gli ampère-ora. E l'onestà commerciale?

Congresso industriale automobilistico di Torino.

Data la grande importanza del Congresso industriale automobilistico tenutosi a Torino nei giorni 1 e 3 febbraio, crediamo opportuno di conservarne memoria in queste pagine.

La Commissione.

Il giorno 26 gennaio si riunì la Commissione organizzatrice del Congresso. Fissò come data del Congresso il mercoledì 1° febbraio, alle ore 10, e come luogo di adunanza la sala di riunione dell'Automobile Club di Torino (palazzina Parco del Valentino), gentilmente messa a disposizione dalla Direzione del Club. Il programma del Congresso fu limitato alle seguenti discussioni:

1. Formazione di un Sindacato per la tutela degli interessi dei costruttori e negozianti di automobili e cicli (relatore signor Giovanni Gagliardi);
2. Miglioramento della viabilità nei rapporti coll'automobilismo (relatore cav. Grosso-Campana);
3. Ribassi dei dazi doganali per la importazione della benzina (relatore signor Croizat);
4. Reciprocità delle voci doganali per quanto riguarda l'importazione e l'esportazione delle vetture automobili (relatore sig. cav. Carlo Girard).

Si stabilì che avrebbero potuto prender parte al Congresso: 1. coloro che si fossero inscritti presso la ditta Gondrand, versando la quota di L. 3, che dava pure diritto al ribasso ferroviario per l'andata e ritorno da Torino; 2. gli espositori; 3. i membri del comitato d'onore ed esecutivo; 4. i soci degli Automobili Clubs riconosciuti.

Camera sindacale.

Alla prima seduta, del primo febbraio, si annunciò che gli aderenti al Congresso erano 400.

Intervennero i rappresentanti delle maggiori case industriali e dei più rinomati negozianti d'Italia, i quali ad unanimità elessero a loro presidente l'avv. Cesare Goria-Gatti.

Il signor Giovanni Gagliardi trattò il tema dell'opportunità della fondazione di una *Camera sindacale* fra negozianti e fabbricanti di automobili. L'assemblea approvò il seguente ordine del giorno dallo stesso formulato:

I fabbricanti e negozianti di automobili ed articoli relativi all'automobilismo, riuniti in Congresso, mentre affermano la necessità di costituire una Camera sindacale, che segnerà un nuovo mezzo di progresso nell'automobilismo e rafforzerà i legami che uniscono i negozianti all'Automobile Club d'Italia ed al Touring Club Italiano, determinano di riunirsi il 3 corrente febbraio, alle ore 10, per discutere il regolamento della costituenda Camera sindacale.

Viabilità ed automobilismo.

Il cav. Grosso-Campana lesse la sua dotta relazione sulla viabilità nei rapporti coll'automobilismo.

Sui punti principali svolti propone un ordine del giorno.

L'ing. Massimo Tedeschi, vice presidente della commissione stradale del Touring, esprime il suo compiacimento di rivedere il tema all'ordine del Congresso e trattato con competenza ed autorità da uno *sportman,* che è in caso di far sentire la sua voce anche in altra sede, e cioè in un consiglio provinciale.

Si associa alle considerazioni svolte, augurando che si insista presso le amministrazioni per convincerle che oggi colle nuove funzioni cui è chiamata la strada, è doveroso l'aumentare le dotazioni di bilancio per le strade. Ricorda le ultime manifestazioni del Touring in pro delle strade, tratteggiando pure a grandi linee il programma futuro del Touring. Esorta il relatore a continuare nella sua opera nella provincia di Torino, che pure occupando già uno dei primi posti fra le amministrazioni che hanno a cuore la viabilità, è in grado di poter diventare maestra alle provincie italiane in fatto di buone strade.

Viene quindi approvato all'unanimità il seguente ordine del giorno concordato fra il cav. Grosso-Campana e l'ingegner Tedeschi:

Il Congresso, plaudendo all'opera zelante e proficua del Touring a favore della viabilità, fa voti:

1° che sia regolata ovunque in Italia la questione di disciplinare la larghezza dei cerchioni delle ruote dei carri in rapporto della potenzialità del veicolo;

2° che venga graduatamente estesa a tutte le strade nazionali e provinciali la compressione meccanica delle massicciate stradali;

3° che almeno in via d'esperimento venga provato su qualche tronco di strada percorso da linea tranviaria il sistema d'inaffiamento con carri-botte percorrenti il binario della tranvia.

Ribasso sul dazio della benzina.

L'ing. Vittorio Croizat lesse la sua interessante relazione circa lo sgravio dei dazi doganali per l'importazione della benzina. Dopo alcune osservazioni del dottor Avventino Corrot, rappresentante dell'industria petrolifera nazionale, venne votato il seguente ordine del giorno:

Gli automobilisti, riuniti in Congresso oggi 1° febbraio 1905, in occasione della seconda Esposizione automobilistica in Torino, fanno voti affinchè:

Il Governo ribassi sensibilmente la tassa sul petrolio e benzina e non stabilisca un nuovo dazio senza nominare una Commissione speciale, la quale avrà per incarico di stabilire e vagliare tutti i criteri che possono concorrere a dare la misura dello sgravio sulla tassa del petrolio e benzina, pur rispettando le esigenze dell'erario e dell'industria petrolifera nazionale.

Che il referto di questa Commissione sia reso di pubblica ragione, affinchè la discussione sia ampia ed estesa onde una tassa sopra un prodotto così importante, che può avere così svariate applicazioni nel dar luce, calore ed energia, nel rendere economicamente possibili, rapide e comode comunicazioni intercomunali là dove non possono economicamente allinearsi le rotaie, e infine nel creare nuovi sbocchi ai nostri prodotti agricoli, sia di vantaggio al maggior numero di classi possibile, senza danno considerevole per nessuno.

Durante la discussione della relazione Croizat circa la benzina, venne proposto ed approvato all'unanimità un nuovo plauso al Touring Club Italiano per le facilitazioni date agli automobilisti nei rapporti del servizio del rifornimento di benzina durante i viaggi.

Reciprocità di voci doganali.

Nella seduta del 3 febbraio si cominciò colla discussione sull'importante questione della reciprocità delle voci doganali per l'importazione ed esportazione degli automobili. Riferì su questo soggetto il cav. Carlo Girard, e dopo osservazioni dell'ing. Croizat, Laporte, Mochi ed altri, l'assemblea votò il seguente ordine del giorno:

Gli aderenti al Congresso automobilistico, nella seduta del 3 febbraio, avendo constatato, dopo discussione verbale, che l'industria dei cicli e delle automobili è, in confronto delle tariffe doganali non ancora stabilite, in condizioni anormali, poichè le tariffe che vengono applicate non sono nè fiscali, nè protettrici, fanno voti che il Governo del Re nomini una Commissione speciale per studiare nuove tariffe più conformi allo sviluppo di questa nuova ed importante industria, ed incaricano l'ing. Croizat, il sig. cav. Girard, il sig. C. Ceirano e il cav. Agnelli di presentare al più presto una relazione, ove saranno motivati i desiderî dei costruttori ed importatori di cicli ed automobili.

Aderenti alla Camera sindacale.

Venne finalmente fondata la Camera sindacale per proteggere gli interessi degli industriali e negozianti di automobili.

Presentato dal signor Giovanni Gagliardi, al quale l'assemblea decretò un voto di plauso per l' opera solerte ed efficace spesa a pro dell'idea per la fondazione di questa Camera, l'assemblea approvò lo statuto provvisorio ed il relativo regolamento della Camera, la quale avrà come sede provvisoria Torino, presso l'Automobile Club d'Italia.

A far parte della Camera possono soltanto aderire i fabbricanti e negozianti di automobili, motociclette e generi affini.

La tassa annua è di L. 24 da pagarsi in due semestri.

L'assemblea degli aderenti si riunirà nel primo trimestre di ogni anno.

Gli Automo'ili ed il Regolamento di Poli..a Stradale.

È stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 21 febbraio il nuovo *Regolamento di polizia stradale per garantire la libertà della circolazione e la sicurezza del transito sulle strade pubbliche.*

Per quanto riguarda automobili, il regolamento prescrive almeno due freni di diverso sistema e la tromba a forte suono (art. 55); la targa in bianco con lettere e numeri in rosso (art. 56); due fanali sul davanti (dei quali uno a luce verde) ed altro fanale di dietro (art. 58); la velocità non superiore chm. 12 negli abitati, a chm. 40 in aperta campagna di giorno, e chm. 15 di notte (art. 67); i proprietarî degli automobili devono uniformarsi a questo regolamento entro il 21 aprile p. v. (art. 107). Le altre disposizioni di questo regolamento (di cui riparleremo) sono conformi a quelle del progetto che abbiamo pubblicato a pag. 86 e seguenti dell'*Annuario dell'Automobilismo.*

Le stesse disposizioni (con differenze per quanto riguarda l'indennità agli ufficiali del Genio Civile e l'altezza della targa) sono applicate alle motociclette.

Chi spedisce cent. 20 al Touring riceverà il testo completo del *Regolamento.*

Siamo dolenti di dovere, per assoluta deficenza di spazio, rimandare al prossimo numero un interessante articolo dell'ingegnere Ferdinando Borrino sul SALONE AUTOMOBILISTICO DI LOND. A all' OLIMPIA.

La Regina Margherita in automobile.

La medaglia di San Cristoforo.

La Regina madre, Margherita di Savoia, ha compiuto lo scorso mese in automobile il viaggio da Roma a Torino; e la *Stampa* di Torino dà su esso i seguenti interessanti particolari.

Il viaggio è durato quattro giorni, ed è stato felicissimo: l'automobile percorse 225 chilometri al giorno, facendo tre tappe: Cecina, Spezia e Rapallo. Il redattore della *Stampa*, che ha visitato l'automobile reale, dice che esso rappresenta il supremo *comfort*.

Nell'interno del *phaeton*, illuminato a luce elettrica da una batteria di accumulatori, vi è un servizio completo per refezioni campestri composto di un tavolino per sei persone, con due poltrone e quattro *pliants*. Abbiamo osservato pure una piccola stazione barometrica composta di un barometro, di un termometrografo e d'un igrometro; così pure una completa raccolta delle pubblicazioni del Touring Club Italiano di cui la Regina è socia vitalizia. In caso di passaggio del confine (come ora avvenne andando a Nizza e Cannes) la Regina madre si serve del trittico del Touring.

Sull'imperiale, oltre un serbatoio di riserva di benzina, sono disposti parecchi copertoni e gomme di ricambio. Durante la notte tre magnifici proiettori ad anelli parabolici rischiarono il percorso.

L'automobile della Regina Margherita.

Poichè l'automobilismo è ormai così generalizzato, bisogna pure trovare il santo protettore degli automobilisti. Ed infatti è stato trovato.

E' San Cristoforo, detto l'Ercole del cristianesimo. Egli visse e morì martire sotto il regno dell'imperatore romano Decio nel terzo secolo dell'èra cristiana. Ebbene, questo santo, dicono i suoi scopritori, profetizzò l'automobile!

Ad ogni modo, è certo, che gli automobilisti lo hanno proclamato loro patrono. Così ha pure fatto la Regina madre.

Nell'interno della *limousine* vi è infatti un medaglione in argento raffigurante San Cristoforo che cammina sulle onde portando sulle spalle un piccolo Gesù: attorno al medaglione, sormontato dallo stemma reale, un cerchio d'oro con questa iscrizione dettata dalla Regina stessa: « San Cristoforo preservateci nei pericoli e proteggeteci negli incidenti del viaggio ».

La Regina, ogni persona del seguito e ogni *chauffeur* portano una medaglia d'oro contenente la medesima iscrizione.

La Regina preferisce sedere nella *limousine* dietro il pilota e non entra nel *phaeton*. Ha alla sua sinistra la figlia della marchesa di Villamarina; nella parte chiusa, invece, stanno il marchese Guiccioli e la dama marchesa Villamarina. Il vestito della passionata *chauffeuse* è semplice ed è interamente composto di una pelliccia. In capo porta un berretto alla russa; due occhiali, un manicotto, ecco l'equipaggiamento sportivo. La Regina Margherita possiede sei automobili quasi tutti di fabbrica italiana, e tiene al suo servizio dodici *chauffeurs* sotto la direzione di un esperto meccanico noto nel mondo sportivo (Ettore Cariolato) che dirige sempre la vettura reale.

CICLISMO

Le biciclette a Lecce.

Leggiamo nel *Corriere Meridionale* che si pubblica a Lecce:

" La *Provincia* informa che un po' di vigilanza sulle biciclette in giro per Lecce, da noi invocata, per conto delle guardie del Comune, si è ottenuta effettivamente. Non è certo quello che occorre per rimediare in modo completo agl'inconvenienti numerosi e gravi; perciò torniamo di nuovo sull'argomento, nella fiducia che l'egregio assessore del servizio di pulizia urbana voglia darci ascolto in tutto, non in una parte soltanto del nostro ragionamento.

" Per essere più esatti vogliamo servirci delle parole testuali del regolamento sulla circolazione delle biciclette. L'art. 2 prescrive che " ogni velocipede deve essere munito di un freno ad azione pronta ed efficace e di un apparecchio avvisatore...; deve inoltre essere provveduto, per tutta la durata della pubblica illuminazione ed in ogni caso di notte, di un fanale acceso... " Pare, come dice la consorella, che tale obbligo sia dai nostri vigili urbani fatto, dopo il nostro richiamo, osservare.

" Non ci pare però diano troppo peso ad un'altra richiesta della legge, che per noi ha seria importanza, perchè dà il mezzo ai cittadini, danneggiati dalle imprudenze dei ciclisti da strapazzo, di denunziarli a chi deve far loro render conto del mal fatto. Precisamente è l'art. 3 che dice: " I velocipedi devono portare in luogo visibile una lastra metallica, sulla quale sia impresso il nome del Comune nel cui ruolo sono iscritti, ed un numero distintivo per ogni velocipede ". Come può essere che simile prescrizione sia lasciata senza osservanza?

" Crediamo che non si voglia invocare, per scusare le guardie, l'ignoranza della legge, poichè è appunto nel riconoscerla ed applicarla che si esplica la loro funzione. Le disposizioni regolamentari in quistione devono osservarsi integralmente, senza alcuna restrizione; ora della loro non osservanza si lamentano le conseguenze. E' per tale negligenza, che i ciclisti si permettono girare sui marciapiedi e sui viali riservati ai pedoni, procedere nell'interno dell'abitato all'impazzata, togliendo mani e piedi dalla macchina, fare corse ed esercitazioni moleste e pericolose alla pubblica circolazione.

" Gli articoli 3, 6, 7, 8, 12 del regolamento 1° gennaio 1898, i più violati certo fra noi, esistono per qualche cosa, che non è quella di rimaner lettera morta. Perchè non se ne pretende la rigorosa osservanza, non riusciamo noi a comprendere, se non per effetto di quel fatale indifferentismo che distrugge ogni nostra energia. Ma ora che il pubblico, a mezzo della stampa, reclama provvedimenti contro i guai che si verificano tutti i giorni, bisogna scuotersi e rimediare sul serio ".

Abbiamo riportato questo articolino per poter in coda ad esso augurare che i 34 soci del Touring che abbiamo il piacere il contare a Lecce sieno di esempio a tutti gli altri nella scrupolosa osservanza del regolamento, non dimenticando mai nè freno, nè campanello, nè fanale, nè tutte le altre delizie.

In quanto alla targhetta, osserviamo allo scrittore di quel giornale, che della disposizione della targhetta col nome del Comune, non si parla più dal decreto 14 gennaio 1900 e che essa nella pratica non ebbe che parziale e momentanea applicazione, bastando per contrassegnare il velocipede la targhetta metallica dell'ufficio metrico.

E per questa, e per altre ragioni, anche vorremmo che la stampa di Lecce si mostrasse meno misoneista, non generalizzasse a danno di tutti i velocipedisti le bravate di qualche velocipedastro (che se sbaglia deve essere punito) e non impetrasse dal Municipio, illegalmente, altre e speciali restrizioni, oltre quelle del regolamento che, solo, è in vigore per tutta l'Italia.

Se, del resto, i velocipedisti devono avvezzarsi ad evitare i pedoni, i pedoni devono avvezzarsi ad evitare i velocipedisti; il mondo è largo, e c'è posto per tutti.

Non riusciamo poi a persuaderci che i ciclisti di Lecce ingombrino soverchiamente la circolazione di quella città quando vediamo che essa, con 32 029 abitanti, non conta

he 72 ciclisti! Treviso, con 32 793 abitanti, ha 683 ciclisti; Gallarate, con 11 952 abitanti, 396 ciclisti; Varese, con 17 666 abitanti, 443 ciclisti; Lodi con 26 827 abitanti, 710 ciclisti; Monza, con 42 124 abitanti, 895 ciclisti; Novara, con 44 249 abitanti, 1446 ciclisti. Che avverrebbe a Lecce se le proporzioni fossero uguali?

Dunque? Dunque rispettare i regolamenti, ma non esagerare dei rigori; vivere e lasciar vivere; girare e lasciar girare; e pensare che le strade sono tanto di chi va a piedi che di chi va in bicicletta.

E la stampa deve anche pensare che lo sviluppo del ciclismo è sviluppo di vita, d'energia, di ricchezza; e deve perciò sostenerlo e difenderlo con tutte le sue forze.

Slittamento. — Il Touring Club Inglese apre un concorso per incoraggiare gli inventori ad offrire un apparecchio che serva ad evitare lo slittamento, e che sia applicabile alle biciclette e motociclette volgarmente in uso. Il concorso è regolato dalle seguenti norme: 1. Le inscrizioni, con tutti i dettagli e disegni, devono essere presentate entro il 31 marzo 1905 al segretariato del Cyclists Touring Club, 47, Victoria Street, Westminster, Londra, S. W.; 2. Tassa d'inscrizione una ghinea (L. 26,50); 3. Tutti i diritti di proprietà restano all'inventore; 4. La giuria, il cui giudizio è inappellabile, è nominata da quel Touring; 5. Il premio per il vincitore è di 200 ghinee (5 300 franchi).

Un nuovo socio lillipuziano del Touring è Carlino Boschetti, nato a Torino il primo gennaio 1900, figlio del prof. Federico Boschetti dell'università di Parma. Sia il benvenuto il bimbo ciclista nella nostra grande famiglia!

Mostra sportiva di Tombetta.

A Tombetta (Verona), dal 12 al 26 marzo (per la stagione della fiera), per iniziativa del Club Ciclistico, si terrà una mostra di mezzi di sport e turismo, con concorsi per fanali e freni da biciclette. I premi sono numerosi.

Nei giorni della mostra si avranno ritrovi e corse di cicli, motocicli ed automobili, ed il 25 marzo vi sarà un convegno ciclistico.

Chi desidera maggiori notizie, si rivolga al signor avv. Mario Fabelli, palazzo Canossa, Verona.

NUOVI ALBERGHI

Bordighera. — Col 1° febbraio u. s. si è aperto il *Grand Hôtel du Cap Ampeglio*, del sig. F. Kunzler. È situato in un terrreno elevato al di sopra della strada Romana, a circa 500 m. sul mare, in una posizione riparata presso il promotorio da cui prende il nome. E' circondato da giardini ed olivi, e dai lati sud ed ovest domina uno splendido panorama che si estende sopra l'intiera costa. Il Grand Hôtel Cap Ampeglio è nuovamente costrutto in base ai più moderni principî sanitari ed igienici.

Rapallo (Genova). — Il giorno 28 gennaio u. s., ha avuto luogo l'apertura dell'*Imperial Palace Hôtel,* dei signori A. L. Fratelli Cuba e G. Maragliano.

Roma. — È stato inaugurato l'*Hôtel Regina,* situato in via Veneto, uno dei più belli e ridenti quartieri di Roma, di fronte al palazzo della Regina Margherita. Proprietario è il signor Giovanni Barbiani.

Rovereto (Trentino). — Il grandioso *Hôtel Glira* fu ingrandito, restaurato, rinnovato, abbellito in varî modi. Il nuovo proprietario, signor Fuchs, ne ha fatto uno stabilimento di primo ordine, che contribuirà molto a intensificare il concorso dei forestieri in quello splendido centro di gite ed escursioni che è Rovereto.

Siena. — Il *Grand Hôtel Royal* in Siena, della signora L. Betti, è stato ultimamente rinnovato ed arricchito di tutto quanto il buon gusto e il *comfort* moderno richiedono. Installazione dell'ascensore Stigler, sale da bagno, *water-closets* con gli ultimi sistemi di perfezione sanitaria ecc., tutto quanto infine può servire a rendere più gradevole alle famiglie il soggiorno di Siena. La casa è stata aumentata di un altro piano.

Venezia. — Leggiamo nell'*Adriatico* di Venezia: "È stato firmato, ad atti del notaio Chiurlotto, il contratto di compravendita dell'*Hôtel Danieli* e di tutti gli stabili sulla Riva degli Schiavoni dalle prigioni al Rio del Vin, lasciati dal defunto dott. Angelo Muzzarelli e acquistati dalla Compagnia degli Alberghi „The Venice hôtels limited". Sappiamo che la Società è animata dal desiderio di creare un'opera grandiosa su tutta l'area del caffè orientale e palazzina Muzzarelli che andrebbe demolita assieme a tutto il resto. Si sa pure che le Autorità faciliteranno in ogni modo il realizzarsi di questo progetto, che porrebbe fine a una delle maggiori sconcezze che abbia Venezia nel punto più bello del suo panorama. Il grandioso fabbricato che sorgerebbe in quel punto sarebbe destinato ad uso di albergo di gran lusso, diviso, alla americana, in piccoli appartamenti, ciascuno con salotto, bagno, gabinetti completi di toilettes, ecc. Una sontuosa sala di *restaurant*, comprendente tutto l'ammezzato, conterrebbe oltre trecento persone e sarebbe quanto di più ricco si può avere. L'albergo sarebbe costruito a prova di fuoco e, fra piano e piano, abolite tutte le travature sia in legno sia metalliche. Ci consta che i lavori di costruzione durerebbero due anni e che vi sarebbe profusa tutta la maggiore modernità. Speriamo quindi che presto il piccone demolitore faccia sparire le attuali indecenti catapecchie.

DI QUA E DI LÀ

IL PALAZZO FARNESE A CAPRAROLA (a 7 chm. dalla stazione di Ronciglione, che è ad 8 chm. dalla stazione di Capranica, sulla linea Roma-Viterbo, ad una settantina di chm. da Roma) è uno dei più splendidi edifici principeschi del rinascimento. Fu eretto dal 1547 al 1559 dal Vignola per il cardinale Alessandro Farnese, nipote di Paolo III; ed ora figura come proprietà del conte di Caserta, fratello di Francesco II di Borbone, dal 1859 al 1860 re del regno delle Due Sicilie. Ora il signor Ernesto Ovidi (ricordando con dolore la vendita alla Francia del Palazzo Farnese di Roma) con un articolo inserito nella « *Nuova Antologia* » del primo febbraio *(Sul Palazzo Farnese in Caprarola)*, nella previsione che ora i Borboni vogliano vendere anche il Palazzo Farnese di Caprarola, dimostra, con una dotta disquisizione storica e giuridica, come la famiglia Farnese (estinta, nel ramo maschile, nel 1693 col duca Ranuccio Farnese, la cui nipote Elisabetta, avendo sposato Filippo V di Borbone, portò ai Borboni tutte le sostanze dei Farnesi), non avesse sul palazzo di Capra-

rola che un « diritto di uso », che potrebbe venire ora reclamato dal governo. L'Ovidi conclude: « Si ricupererebbe così dallo Stato la proprietà d'un palazzo ragguardevole che, nella deficienza di edifici demaniali, potrebbe ampiamente prestarsi per uso di un Istituto scientifico od artistico, un palazzo che all' interesse storico derivante dalla signoria dei Farnesi, che col fasto loro proprio lo vollero edificato, unisce anche quello di essere un insigne monumento d'arte consacrato dalla pubblica ammirazione ».

IL GONDOMOBILE. — Per varî secoli la gondola, idolo dei poeti, dei pittori, degli innamorati, regnò indisturbata sulla laguna; poi vennero i vaporetti (tanto comodi per il pubblico, tanto esecrati dai gondolieri) a disturbare poesia, pittura, quiete ed interessi piccoli in nome degli interessi grandi; ed ecco che ora oltre alle automotrici acquee, di famiglie private, girano per la laguna anche le automotrici affittate da una compagnia, la quale ha trovata la sua clientela specialmente fra gli Inglesi. Per non urtare troppo contro il colore locale, si curerà sempre più che tali automotrici facciano il minor rumore possibile e si avvicinino nella forma alla gondola, in modo da poter venir considerate quali altrettanti *gondomobili*. Il numero dei *gondomobili* va aumentando ogni giorno; e forse un dì o l'altro la gondola a remi sarà a Venezia una rarità!

SAN GIMIGNANO DALLE BELLE TORRI, così meritevole d'essere assai più conosciuto che ora non sia, venne di recente illustrato da Rodolfo Pantini in una delle belle monografie pubblicate dall'Istituto d'Arti Grafiche di Bergamo. La caratteristica di San Gimignano è data dalle torri, non meno di tredici oggi, entro una cerchia ristretta, venticinque ancora nel cinquecento, capitanate dalla *Rognosa*, alta 51 metri, che sormonta l'antico palazzo del Podestà, ed alla quale, per un decreto del Consiglio del 1602, nessuna poteva essere superiore. Sorsero tra il duecento ed il trecento.

Le torri di San Gimignano.

LA PINETA DI RAVENNA. — Dalla presidenza della Società Dantesca Italiana è stato inviato all'on. Rava, ministro di agricoltura, industria e commercio, il seguente telegramma:

« La Società Dantesca Italiana, che si onora anche del nome di V. E., appresa la minacciata distruzione della storica e dantesca pineta di Ravenna, confida che Ella come ministro e come ravennate non consentirà lo indegno strazio e vorrà conservare alla gloriosa città, ultimo rifugio dell'Alighieri, la verde corona, che pur lacerata e negletta freme ancora ai venti sul lito Adriano ».

L'on. Rava si è affrettato a rispondere telegraficamente dicendo fra altro che egli sta preparando un disegno di legge per difendere le ultime vestigia della Pineta con affetto di cittadino reverente e di italiano sempre memore della religione di Dante.

La questione della Pineta di Ravenna, che ha importanza non solo italiana, ma mondiale per le memorie illustri che desta, trascinatasi per lunghi anni nei tribunali, aspetta dalla civiltà del Governo italiano di essere difesa contro l'abuso di un esagerato diritto che la condanna alla morte. Non deve essere lecito alla ostinazione, o peggio, all'avidità di utenti sfruttatori di una ricchezza che non si valuta a denaro, ma si eleva sulla vetta del sentimento e della storia, di opporsi ad atti che l'autorità dello Stato intende compiere per salvar la Pineta da una devastazione barbarica.

INGENUO SOGNATORE E IDEALISTA SOLITARIO? — Il prof. Vittorio Cian scrisse un'ottima e lodevolissima lettera al *Giornale d'Italia*, per lamentare, anche a nome di altri valentuomini, che in tutti i giornali politici italiani « la cronaca criminale, patologica, scatologica, scandalosa venga assumendo di giorno in giorno tali proporzioni, che ormai tutto il resto rischia di passare in seconda linea »; e scrive fra altro:

" Quanta materia bella e buona, divertente e istruttiva, affascinante, edificante, si potrebbe trarre dalla vita letteraria, artistica, scientifica e sociale, dalle bellezze naturali, dai ricordi del passato, dalle diverse condizioni e tradizioni, dagli usi e costumi delle varie regioni dell'Italia nostra! Cotesti vostri redattori " viaggianti ", giovani animosi, pazienti, infaticabili, osservatori acuti, narratori e descrittori facili e vivi, fatti sempre più esperti di scienze, di lettere, di arti, di sociologia, di *folklore*, lanciateli per le terre nostre così ricche di meraviglie infinite, così piene di verde e di sole, di popolazioni buone, ma troppo tentate dal male, male governate, così degne d'esser meglio conosciute ed amate, lanciateli per le gallerie e pei musei, per le gigantesche officine, fumanti e sonanti, pei laboratori d'Europa, del mondo, e non costringeteli a rubare il mestiere ai delegati di pubblica sicurezza, ai clinici, ai giudici istruttori! "

Che idee degne di plauso! Che giuste parole! Come vorremmo che tutti i giornali d'Italia seguissero il sano consiglio! Ma lo faranno? No. È il pubblico che crea il giornale e lo mantiene. Lanciate per le vie un'orda di strilloni ad annunciare « gli ultimi particolari della donna di Musocco, la prima udienza del processo Murri, nuove rivelazioni sullo scandalo Syveton », e tutti si precipiteranno a comperare il giornale; fate che essi annuncino « la scoperta d'un quadro di Raffaello, la descrizione del più bel paesaggio d'Europa, l'inaugurazione d'una nuova officina elettrica », e non ci sarà un cane che si volterà. In teoria, anche i direttori di giornali daranno ragione al prof. Cian; in pratica... continueranno per la loro via, che aumenta la tiratura, e giudicheranno proprio che il prof. Cian è « un ingenuo sognatore, un'idealista solitario ». E' deplorevole, è doloroso, ma è così! Fortunati noi, che possiamo accogliere (come abbiamo fatto sempre) il programma del prof. Cian, e possiamo parlare soltanto di cose belle, e dei mezzi per andar a vederle!

GITE, CONVEGNI e notizie dei Consolati

LONIGO (Vicenza). — Incoraggiato dal grande successo avuto l'anno scorso, quantunque tutto fosse improvvisato, quest'anno il Veloce Club Ciclistico di Lonigo intende di dare una prima e decorosa affermazione della sua ormai fiorente esistenza, coll'indire in questa moderna e simpatica cittadina una grande riunione ciclistica, la quale, e pel modo di organizzazione e per la diversità dei premi, deve notevolmente differire dai sistemi sin qui usati e impedire così la decadenza a cui fatalmente per la loro monotonia andrebbero incontro queste simpatiche e frequenti riunioni. Già da tempo la presidenza del suddetto circolo ciclistico, d'accordo col locale console del Touring, sta studiando a questo stesso scopo, e presto sarà ultimato il programma dettagliato.

NAPOLI. — La sera di sabato 28 gennaio ebbe luogo nel Ristorante Ferrari, in Galleria Umberto I, un'assai geniale e ben riuscita festa in onore del comm. Federico Johnson.

Il Consolato della Sezione Partenopea del Touring, interpretando anche il generale sentimento di tutti i soci, si fece promotore di una manifestazione di simpatia e gratitudine al Direttore Generale, che ebbe la splendida idea, così genialmente tradotta, di offrire una medaglia a tutti i soci, per ricordare ad essi il primo decennio di vita *utile e gagliarda* della grande associazione italiana.

L'inizio dell'anno sportivo, che abitualmente si estrinsecava in un'allegra riunione di soci, convenuti a fraterno simposio, questo anno ebbe un carattere ben più importante e si trasformò in una alta manifestazione di lode e di sincera gratitudine all'opera intelligente, instancabile e continuamente crescente, spesa con tanto amore, dal nostro Direttore Generale, a pro della numerosa famiglia turistica italiana.

Il Consolato era rappresentato dal capoconsole dott. Arano e dai consoli ing. Gaetano De Angelis, Angiolo Manfredi e Cesare Rosati. I soci, in gran numero, formavano un'eletta rappresentanza della Sezione e costituivano quanto in Napoli vi è di più apprezzabile nell'industria, nel commercio, nelle scienze, nell'aristocrazia e nella stampa. Il capoconsole Arano iniziò la serie dei brindisi e felicemente svolse e riassunse, ai convenuti, l'opera dell'illustre comm. Johnson. Il banchetto riuscì brillantemente animato ed inappuntabilmente servito da Ercole Ferrari, che facendo onore alla targhetta del Touring, che tiene in bella mostra, ed ai soci tutti, suoi amici, viene sempre a confermare nell'idea e nello stomaco di noi altri, che dicendo *mens sana in corpore sano*, si debba intendere che il corpo ha bisogno, oltre che degli esercizi fisici, anche di una perfetta culinaria.

Dopo il banchetto venne distribuita, a tutti i presenti, l'artistica medaglia commemorativa e si iniziò la formazione di un'altra da offrire al comm. Johnson; tutti gl'intervenuti apposero la loro firma. Ecco come la nostra bella Partenope, mentre sembra addormentata *in letargico sopore*, si ridesta, si entusiasma e porta volontieri il suo contributo alle cose belle ed agli ingegni elevati.

Società turistiche.

GALLIATE (Novara). — Nel dicembre scorso, sotto il nome Unione Sport, si sono fuse le due società Sport Galliate e Sport Concordia. I locali sociali, tra i quali va menzionato un grandioso e vasto salone per feste, sono situati in questo Castello Sforzesco. I soci sono presentemente 150, ed il Consiglio direttivo è costituito dai signori: Ercole Varzi, presidente; Cesare Macchi, vice-presidente; Domenico Belletti, Vittore Bossi, Carlo Cardano, Attilio Citterio, Agostino Crini (console T. C. I.), Giuseppe Gambaro, Battista Pallavicini, Ercole Peroni, Giuseppe Pomella, consiglieri; Beniamino Cardano, segretario; Aldo Bossi, cassiere.

ASTI (Alessandria). — Colla unione di tutti gli elementi ciclistici locali sorse qui la Unione Sportiva Astigiana. Nella birraria Metzger si procedette all'approvazione dello statuto, presenti circa ottanta soci. Poi si designarono le cariche sociali. A presidente effettivo venne eletto il dott. D. C. Eula, pretore (console del Touring) ed a vice-presidente il capitano Dompè, comandante del nucleo ciclisti del nostro reggimento bersaglieri. I tre direttori risultarono eletti nelle persone del prof. Ricci (capoconsole del Touring), rag. Reggiani e Marchia. Cassiere il rag. Mango e segretario il signor Fantino.

Si cerca un compagno di viaggio.

Signore germanico, socio al T. C. I., parlante italiano, francese ed inglese, di carattere allegro, cerca un compagno italiano per un viaggio in bicicletta attraverso l'Irlanda e Scozia, preferibilmente in maggio o giugno, a condizioni pari. — Scrivere a Edoardo Kerber, Syriusstrasse, 12, Zurigo (Svizzera).

CONSULENZA LEGALE

GIUDICATI TURISTICI.

BICICLETTE E SBARRE DEI PASSAGGI A LIVELLO.

Signor Pasignano. — Il Regolamento 31 ottobre 1873 non fa obbligo esplicito alle ferrovie di apporre di sera, o in caso di nebbia, un lume alle sbarre dei passaggi a livello. All'art. 2 però fa obbligo di usare tutte le misure e cautele suggerite dalla scienza e dalla pratica per prevenire ed evitare qualunque sinistro. Onde il ciclista, che per la nebbia o l'oscurità urta contro tali barriere e viene sbalzato contro il recinto della strada ferrata, non solo non può essere condannato per essere entrato in tale recinto (imputazione ch'è, per dir poco, ridicola), ma potrebbe eventualmente egli stesso pretendere i danni da quella Direzione ferroviaria.

BICICLETTE E SLITTE.

Signor Carossi. — La legge ha già provveduto a proibire che le slitte, treggie, legnami, ecc, vengano condotti a strascico sulle strade (Vedi art. 64 legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865 e art. 1, 6 e 8 del regolamento 10 marzo 1881 sulla pubblica sicurezza). A maggior ragione ciò non potrebbe venir fatto a grande velocità nelle discese di montagna.

Se gli agenti non applicano le contravvenzioni perchè non vedono, o fingono di non vedere, è giuocoforza che i ciclisti, per diminuire tali sgraditi incontri, ne facciano essi stessi la denuncia ad un qualsiasi ufficiale di polizia giudiziaria; tanto più quando hanno sofferto un danno alla persona od alla bicicletta.

Il T. C. I. non può arrivare ad ogni caso singolo, nè può certo impedire che un contadino, ad es., contravvenga alla legge.

BICICLETTE E MOTOCICLETTE. TARGA PERDUTA IN VIAGGIO O RUBATA.

Signor Corti e signor Bertini. — Non sussiste contravvenzione nel fatto materiale di circolare senza targhetta credendo di averla, quando però il ciclista provi che a sua insaputa la targhetta gli è stata di recentissimo rubata, o gli si è di per se stessa staccata dalla macchina viaggio facendo.

Anche nelle contravvenzioni occorre pur sempre la volontà di andare contro la legge, ciò che di regola si presume. Ma provata la mancanza di tale volontà, più non esiste il reato.

TARGHETTA MANOMESSA.

Signor Mangiarotto, signor Andreis. — Non è impossibile che possa darsi un caso di manomissione di targhetta, in cui possa applicarsi la teoria ora accennata per la targhetta rubata o perduta. Tuttavia in generale viene purtroppo fatto obbligo a chi circola con velocipedi d'assicurarsi che la targhetta sia in ordine. In caso diverso la contravvenzione viene elevata senz'altro, e la condanna è quasi sicura. Non può però dirsi manomissione di targhetta la semplice ammaccatura di essa. Potrebbe poi ancora essere scusato ed assolto chi circolasse con una bicicletta la cui targa apparisse agli occhi d'ognuno regolare, pur essendo abilmente manomessa a sua insaputa.

MOTOCICLETTA CON TARGHETTA DA BICICLETTA.

Signor Piccinini. — Può sperare in un'assoluzione del pretore solo provando la sua buona fede nel ritenere di aver la targa in ordine per essere la motocicletta passata nelle mani della competente autorità fiscale (a cui tocca invigilare il proprio interesse), e nello stesso tempo provando di ignorare la distinzione della legge in proposito. Le occorrerà però di trovare un pretore indulgente.

AUTOMOBILE FERMO. — CAVALLO CHE SI SPAVENTA.

Signor Thouvenet. — Nessuna responsabilità per i danni derivati al proprietario del cavallo. Nemmeno le si può far carico di aver lasciato l'automobile fermo in custodia ad un giovane senza licenza. La contravvenzione in base agli art. 30 e 34 del regolamento sulla circolazione degli automobili non sussiste affatto, poichè tali articoli si riferiscono agli automobili in servizio pubblico, e secondariamente perchè ella non aveva affidato il *servizio* dell'automobile a quel giovanotto, ma bensì la sola momentanea *custodia*, mentre ella era disceso e l'automobile stava fermo.

AUTOMOBILI E... AFFORI.

Signori Passoni, Negri, Garrè, ecc., ecc. — Occorre avere dei buoni testimoni per smentire o quanto meno invalidare le testimonianze d'accusa. Certamente sarebbe da augurarsi che le infinite contravvenzioni elevate nell'abitato di quel paese (abitato di cui nessuno che vi passi può accorgersene tanto è scarso lungo la provinciale), potesse persuadere l'autorità giudiziaria della mancanza di serietà giuridica di quelle contravvenzioni. Sarebbe altresì da augurarsi che l'autorità giudiziaria, finchè non arriva il nuovo regolamento, esigesse almeno che i verbali d'accertamento fossero fatti strettamente secondo l'art. 58 del regolamento sulla polizia stradale, approvato con R. decreto 10 marzo 1881, n. 124, e richiamato dall'art. 48 del regolamento sulla circolazione degli automobili. In detto articolo (58) si richiede che nel verbale di accertamento di contravvenzione venga messo il nome, cognome, ecc., e le dichiarazioni di colui cui fu elevata la contravvenzione. Si dovrebbe

nella peggior ipotesi esigere che tali verbali recassero almeno che all'automobilista fu fatto cenno di fermarsi per fare le sue dichiarazioni, e che tale cenno venisse effettivamente fatto.

Le contravvenzioni che vengono notificate parecchi giorni e settimane dopo il fatto non contestato al momento, mentre privano l'automobilista d'ogni difesa, fanno nascere ogni sospetto sulla fondatezza di esse, tanto più trattandosi di apprezzamenti affatto soggettivi sulla velocità.

Epperò è ben giusta l'agitazione di tutti gli automobilisti italiani e francesi contro simili contravvenzioni al volo e per ottenere un regolamento che vi ponga un freno.

AUTOMOBILI. — CONTRAVVENZIONI AL VOLO.

Signori Barbaroux, Duprè, ecc. — Sono certamente poco simpatiche le contravvenzioni immeritate e provocate da scambi o da sbagli nel rilevare il numero della targa.

Ma non c'è che rassegnarsi a difendersi, a scanso di peggio.

Le spese ed i danni subìti non potrebbero certo venir rifusi dall'agente verbalizzante, ammenochè non risultasse a suo carico il dolo o la colpa grave. Potrebbero però venir rifusi da chi eventualmente venisse scoperto di aver usato di numero non suo e di aver dato luogo alla contravvenzione.

AUTOMOBILI, COMPERE, SCAMBI, TARGA.

Signori dott. Lazzari e avv. Torelli. — Nelle compere e scambi di automobili, onde non nascano noie, contravvenzioni o simili, occorre porre mente a quanto è stato stampato a pag. 83 dell'*Annuario dell'Automobilismo.* Bisogna quindi distinguere se l'automobile di nuovo acquisto o quello venduto portava una targa indicante il nome della provincia e il numero della licenza dell'automobile stesso, o se portava invece il nome della provincia e il numero della licenza personale del suo proprietario.

La targa portante il nome della provincia di residenza dell'automobilista ed il numero del suo libretto di licenza personale potrà essere staccata dall'automobile venduto ed applicata a quella di nuovo acquisto. Non così l'altra.

Bisognerà inoltre tener presente l'art. 3 del regolamento che prescrive una nuova prova ad ogni automobile almeno ogni quattro anni, quand'anche non abbia subìto modificazioni. Non occorrerà quindi una nuova prova ad ogni automobile usato di nuovo acquisto, ma basterà far constatare alla prefettura ch' esso si trova in regola sia col detto art. 3, sia colla targa.

LA LICENZA A CONDURRE AUTOMOBILI È PERSONALE.

Sig. avv. Beretta. — Niun dubbio che la licenza a condurre automobili è personale, tanto che il relativo libretto deve portare la firma e la fotografia del titolare a norma dell'art. 14 del regolamento. Quindi un automobilista che a sue spese abbia provveduto al proprio meccanico tale licenza, non può usarla egli stesso, quando abbia licenziato il meccanico. Il meccanico d'altra parte non potrebbe pretenderla per sè, se non rimborsandone la spesa, ammenochè precedentemente non si fosse fra i due convenuto che tale spesa dovesse stare a carico esclusivo del proprietario.

DOGANE. — SOCI DOMICILIATI ALL'ESTERO O IN ITALIA.

Sig. Stefannuti. — Mentre colgo l'occasione per invitare i soci che rivolgono domande alla Sezione Legale in tema di Dogane, di non tralasciare mai d'indicare il loro luogo di domicilio e di spiegarsi chiaramente, le osservo che un socio del T. C. I. entrato con bicicletta dall'Austria in Italia, se è domiciliato all'estero non è tenuto a pagare la tassa governativa italiana di circolazione; se invece è domiciliato in Italia deve pagare la tassa, dappoichè il contrassegno doganale e la bolletta di temporanea importazione hanno effetto puramente doganale e non possono esonerare un suddito italiano dal pagare la tassa di circolazione, e quindi dal far applicare la targhetta da un ufficio metrico italiano. All'uscita definitiva dall'Italia, vengono dalla Dogana tolti alla bicicletta tutti i contrassegni apposti.

Alla bicicletta del ciclista domiciliato in Italia vien tolta anche la targhetta comprovante il pagamento della tassa di circolazione interna. Questa è una misura diretta ad evitare che poscia il ciclista pretenda di aver acquistato (e bollato) quella bicicletta in Italia, ed abbia ad introdurre definitivamente la bicicletta in Italia senza pagare la dogana dovuta. (Raccomandasi di leggere le norme al riguardo stampate nei nostri *Annuari*, p. es. nell'*Annuario* 1903, vol. II).

DOGANE E CERTIFICATO DI DENUNCIA.

Sig. rag. Francesconi. — Stabilito e riconosciuto dallo stesso Ministero delle Finanze con sua nota 15 gennaio 1902, n. 65130, che il certificato di denuncia di cui all'art. 5 della legge 22 luglio 1897 è un vero e proprio equipollente del contrassegno, ed è di carattere reale, ne segue che anche agli effetti doganali il permesso di 15 giorni deve tener luogo della targhetta, purchè la reimportazione avvenga nei 15 giorni. La cosa è evidente, sebbene in tema fiscale la evidenza conti poco, purtroppo!

AMNISTIA. — AMMENDA GIÀ PAGATA.

Sig. Tagliavini. — Se l'ammenda è stata pagata prima del decreto d'amnistia, non c'è più nulla a fare. Se invece è stata pagata dopo, in seguito a condanna antecedente al decreto, allora basterà che il ciclista si presenti nella cancelleria della Pretura che emanò la sentenza e ne domandi la rifusione. Ciò gli verrà fatto senz'altro, detratte le poche spese d'ufficio.

OBLAZIONE. — NESSUNA DOMANDA IN BOLLO.

Sig. Fojadelli. — E' ben strana la pretesa che ella debba recarsi all'Ufficio del registro per domandare in bollo da L. 1,20 il permesso di pagare l'oblazione per la contravvenzione elevatale. Pretesa affatto illegale e priva di fondamento qualsiasi.

Ella correva troppo in motocicletta e fu messo in contravvenzione. Per concretare l'oblazione da pagarsi, basta ch'ella s' intenda col Sindaco o suo delegato, e che paghi la somma fissata al cassiere del Comune.

La domanda in bollo da L. 1,20 vien fatta, non già all' Ufficio del registro, ma al Pretore in contravvenzioni già rinviate al di lui giudizio, quando si voglia evitarlo, pagando una oblazione da fissarsi dall'autorità amministrativa. E' questo un procedimento contemplato espressamente nella legge e regolamento sui pesi e misure e in parte anche dal regolamento di polizia stradale. Ma ella non si trova in questo caso.

TARGHETTA. — PAGABILE IN FEBBRAIO

Sig. Bonagini. — Non solo da quanto abbiamo pubblicato nella *Rivista* del gennaio p. p., ma altresì dall'art. 5 cap. IV della legge 22 luglio 1897 sulla circolazione dei velocipedi, ella può star sicuro che non solamente a Milano, ma in tutta Italia si ha tempo tutto febbraio per pagare la tassa. Però nei comuni piccoli, in ispecie, dove non esiste ufficio metrico, vengono fissati dei limitati periodi di giorni entro febbraio, passati i quali non resta al ciclista che portarsi colla bicicletta all'ufficio metrico del capoluogo, sempre entro febbraio. Passato il febbraio bisogna condurre la bicicletta a mano, togliendole almeno il sellino o il manubrio.

IL T. C. I. ENTE MORALE?

Sig. avv. Pandolfi, segretario del Club Alpino Siciliano. — Il T. C. I. non ha finora sentito il bisogno di costituirsi in ente morale, nè credo l'abbia mai a sentire. La ragione principale consiste nella massima elasticità di movimento di cui ha bisogno per meglio esplicarsi in ogni campo nuovo che lo interessi. Un ente morale, oltre alle pratiche per il riconoscimento per parte del potere esecutivo, rimane continuamente soggetto alla ingerenza di esso sia per il modo con cui svolgersi e comportarsi, sia per tutti gli eventuali cambiamenti nello statuto e nell'indirizzo. Sarebbe a discutere la convenienza di diventarlo, nel solo caso avesse a ricevere una forte donazione in beni stabili o riescisse ad averli per una floridezza augurabile. Ciò prescindendo dall'opportunità e possibilità in genere di divenirlo da parte delle società sportive e di divertimento. Come poi il T. C. I. possa provvedere a tutte le sue esplicazioni in ogni rapporto, come sia rappresentato, come possa stare in giudizio, ecc., tutto ciò è naturale conseguenza del suo statuto, che ogni socio si è obbligato ad osservare. Di tale statuto appunto voglia gradire una copia che le mando.

MUNICIPI CICLOFOBI. — AVVISI ILLEGALI.

Sigg. Pizzagalli, Penna, ecc. — Tanto gli avvisi concepiti: « a passo d'uomo », quanto le lunghe chiaccherate in carattere minuto, non corrispondono allo spirito della legge.

Nel primo caso è pressochè impossibile che, ad es., le motociclette vadano proprio al passo d'uomo; tanto varrebbe vietarne la circolazione previe le formalità dell'art. 5 del regolamento 16 dicembre 1897. In caso diverso tali avvisi, esistenti in sfregio all'art. 13 del detto regolamento, dànno luogo a continue contravvenzioni a piacere degli agenti, cui è rimesso l'apprezzamento su quel passo più o meno d'uomo!

Nel secondo caso poi, dato che simili avvisi-chiaccherate, per leggere i quali sarebbe necessario smontare di macchina, vogliano dire divieto di circolazione, e dato che il divieto sia stato approvato a norma del citato art. 5, e sia un divieto ragionevole, in allora dovrebbesi ridurre la chiaccherata a due semplici parole, e per ciò ottenere dovrebbe bastare un ricorso al sindaco del Comune; che se poi tali lunghi avvisi suonassero divieto, ma divieto ingiusto, sebbene fatto colle formalità dell'art. 5, in allora, trascorsi i 30 giorni per il ricorso al Ministero, non resta che cambiare il Consiglio comunale e con esso gli avvisi, o ricorrere all'autorità giudiziaria in base all'art. 4 della legge sul contenzioso amministrativo, considerando il divieto come una lesione del diritto dei ciclisti, confermato dall'art. 1 del regol. 16 dicembre 1897.

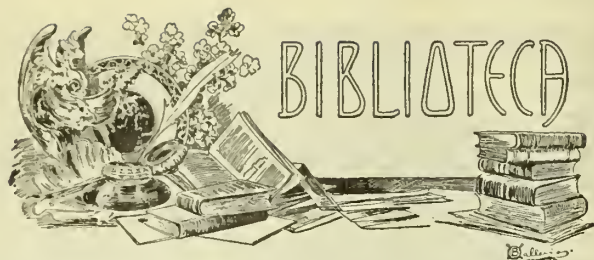
Sistema più spiccio è quello proposto dall'egregio avv. Pizzagalli: boicottare cioè tutti i comuni ciclofobi come Enduno, Monza, Affori, ecc. e boicottarli non solo coi velocipedi e cogli automobili, ma altresì col non andarvi a villeggiare.

A questo proposito è notevole il movimento dei ciclisti vercellesi, i quali, in vista delle nuove restrizioni portate da quel Comune nella circolazione dei velocipedi, ventilarono l'idea di boicottarne l'erario, facendo applicare la targhetta dall'ufficio metrico della città vicina.

CONSULENTI LEGALI DEL T. C. I.

Sig. proc. Nicola di Rienzo. — Stante il forte numero di domande, la Direzione si è trovata nella necessità di adottare come primo criterio di esclusione quello di dare la preferenza, come è giusto, agli avvocati, tenendo in seconda linea i procuratori.

Il Capo consulente legale
Avv. BERNARDO GARBATI.

BIBLIOTECA

Giulio Carotti, *Le opere di Leonardo, Bramante e Raffaello;* Milano, Ulrico Hoepli, 1905 (pag. 370; L. 9).

Il dottor Carotti, dotto ed appassionato cultore di cose d'arte, mentre promette di parlare in un prossimo volume di Michelangelo, Giorgione, Tiziano e Correggio, si occupa, in questo che abbiamo davanti, di Leonardo da Vinci, Bramante e Raffaello d'Urbino, specialmente allo scopo di soddisfare chi desidera sapere quali siano le poche opere che gli studiosi sono concordi nel ritenere veramente di Leonardo; quali siano gli edifici e le pitture in cui si possa riconoscere il genio di Bramante; e in che ordine apparvero le creazioni di Raffaello.

Il libro è notevole non solo perchè si studiano in esso le grandi anime e le divine creazioni di questi tre colossi dell'arte italiana, ma anche perchè è ricco di vedute originali e attraentissimo per le novità in esso contenute.

Il Carotti infatti addita al lettore la scoperta del famoso ritratto della Cecilia Gallerani di Leonardo da Vinci che si riteneva tuttora smarrito; dimostra l'autenticità del dipinto mentre dall'altro lato assevera, confortato di prove inconfutabili, che la celebre dama del Louvre detta la *Belle Ferronière* non è opera di Leonardo, come non è sua, ma di Cesare da Sesto, la testa a pastello del Cristo che si ammira nella pinacoteca di Brera. Restituisce il Carotti a Raffaello il celebre libro degli schizzi conservato nell'Accademia di Venezia e rileva quattro stupende figure frescate dal Bramante e finora sconosciute.

Questo libro non è dunque una compilazione di notizie note o di giudizi altrui, ma una vera opera di spiccata originalità artistica la quale, pur suscitando delle polemiche fra i critici, sarà apprezzata da tutti per la schietta novità del suo contenuto.

E' superfluo l'aggiungere che il comm. Hoepli ha fatto di questo volume, adorno di ben 188 illustrazioni, una delle sue solite splendide edizioni.

Guido Frizzoni, *Sulla navigazione interna nella vallata del Po;* Bergamo, Arti Grafiche, 1905.

Gli studi sulla navigazione interna, raccolti dalla commissione governativa presieduta dall'on. Leone Romanin-Jacour, hanno messo in discussione un argomento di grande importanza per lo sviluppo dei trasporti del nostro paese. Come è naturale avvenga per ogni grande opera, nei riguardi dei progetti per detta navigazione si sono pronunciate diverse opinioni, favorevoli o contrarie. Solo la discussione severa fra persone competenti dovrà decidere sulla opportunità e convenienza di queste nuove vie di comunicazioue; ed a tale discussione concorre il signor Frizzoni considerando i progetti in rapporto ai vantaggi che potrà arrecare alla provincia di Bergamo. Il volume è corredato di varie carte.

G. A. Poos, *Ligue Internationale des Association Touristes "Deuxième Rapport Annuel" exécuté par les soins de l'Allgemeine Nederlandsche Wielrijders-Bond (Touring Club des Pays-Bas).*

Questo utile e diligente rapporto, di cui il mondo turistico deve essere assai grato al signor Poos, contiene: gli elenchi dei consigli d'amministrazione delle Società unite nella L. I. A. T.; leggi doganali applicate ai velocipedi, motociclette, automobili al passaggio dei confini; regolamenti per la circolazione interna ed internazionale con velocipedi, motociclette, automobili; elenco delle pubblicazioni (carte, guide, ecc.) delle singole società unite nella L. I. A. T.

C. Isaia, *Torino, Dintorni e Provincia;* Torino, R. Streglio, 1905 (pag. 146; L. 1).

L'associazione Pro Torino — costituitasi allo scopo di far meglio conoscere ed apprezzare le ricchezze artistiche ed industriali, le bellezze naturali, i monumenti storici, gli istituti di coltura ed in genere tutte le attrattive di Torino e della Regione Subalpina, promuovendo un largo movimento di forestieri e l'incremento delle attività commerciali — ha esplicato anzitutto il proprio intento colla compilazione di una Guida illustrata di *Torino, Dintorni e Provincia.*

Di questa Guida, in quattro lingue (italiana, francese, inglese e tedesca), è pubblicata, per la prima, l'edizione italiana; della quale, tra i diversi modi di sua diffusione, è in corso la distribuzione ai principali giornali, periodici e riviste d'Italia e delle Colonie Italiane.

La Guida (compilata dal signor C. Isaia, già favorevolmente conosciuto per altre simili pubblicazioni) è adorna di numerose e nitide vignette, d'una buona pianta della città, sulla scala 1 : 16 000, e d'una carta delle tramvie.

Ernest Archdeacon, *Etude sur la Contravention au Vol, son iniquité, moyen de s'en défendre, nécessite d'un changement de législation;* Paris, Chambre Syndicale de l'automobile, 1905 (pag. 40; L. 0,50).

L'autore chiama *contravvenzione al volo* quella elevata troppo di frequente in Francia (e non solo in Francia), da una qualsiasi guardia di polizia che, a suo criterio, giudica che un automobile *corre troppo;* e perciò se un qualsiasi tardigrado viene urtato da un automobile... che procedeva a passo d'uomo, ha sempre torto l'automobilista, perchè l'automobile *correva troppo...* in confronto della tartaruga che andava più adagio. Scopo dell'autore di questo opuscolo è quello di provocare un'agitazione per la riforma d'una disposizione che lascia troppo largo campo all'arbitrio; e ricordando, coll'appoggio di documenti, molti casi, mostra come troppo frequente sia l'ingiustizia dei giudici. Auguriamo che l'opuscolo produca i frutti desiderati.

Roberto Martinenghi, *Guida Giudiziaria della Lombardia;* Milano, 1905.

Questa utile guida, sino ad ora pubblicata dalla ditta Giovanni Gussoni, venne ora assunta dalla ditta Roberto Martinenghi (via A. Tadino, 51). La guida è giunta al suo cinquantesimo anno di vita.

Eugenio Levati, *Milano Sanitaria;* Milano, L. F. Cogliati, 1905 (pag. 384).

Il dott. Levati pubblica, per la decima volta, la sua utile *Milano Sanitaria,* cioè l'elenco generale di tutti i sanitarî esercenti nella provincia di Milano, ai quali il volume viene spedito gratuitamente. Una mezza pagina è dedicata al Touring, ed ai medici e farmacisti del Touring nella provincia.

Luigi Seguenza, *Il Geologo in campagna e nel laboratorio;* Milano, Ulrico Hoepli, 1905 (pag. 306).

L'autore ha voluto con questo manuale tracciare una guida per iniziare gli studiosi alle prime ricerche geologiche, lasciando che la esperienza faccia loro acquistare quel colpo d'occhio sicuro che è la prerogativa dell'esperto geologo. Il materiale appena raccolto non sempre è pronto per lo studio, ma richiede una speciale preparazione a seconda delle ricerche che si vogliono intraprendere su di esso; e perciò l'autore ha aggiunto varie notizie sul modo di preparare e conservare le varie specie di raccolte. Il manuale, che aduna numerosissime notizie ed accenna ad innumerevoli opinioni, è ricco di citazioni bibliografiche, ed adorno di 123 incisioni.

L. Clonêt des Pesruches, *Manuel du conducteur de voitures Serpollet;* Paris, V.ve Ch. Dunod, 1905 (pag. 234; fr. 3,50).

Questo manuale, che non contiene teorie o calcoli complicati, è scritto specialmente per coloro che, dalle circostanze, sono spinti a trasformarsi, da un giorno all'altro, in *chauffeurs,* ignorando persino che cosa sia il vapore. Il manuale offre la descrizione degli organi della macchina Serpollet, insegna le cure che essi richiedono, ed indica accidenti possibili, con una chiarezza di cui può approfittare qualsiasi principiante.

G. De Agostini, *Atlante storico moderno;* Roma 1905 (L. 4).

E' questo il più recente atlante scolastico che corrisponda alle esigenze della scienza e della scuola moderna. Esso comprende 39 belle tavole.

— *Calendario Atlante pel 1905;* Roma, 1905 (L. 0,60).

Questo atlantino comprende 12 tavole a sette colori, con notizie cronologiche e geografico-statistiche.

Félix Ladouce, *Mapa de la República del Paraguay.*

Questa buona carta (alla scala di 1: 1 200 000) ci viene gentilmente spedita dal signor G. Galetti, console del Touring Club Italiano ad Asuncion (Paraguay.)

Automobil-Club Român, *Annuar* 1905; Bukuresti, 1905.

Questo annuario dell'Automobile Club Rumeno (con sede al Grand Hôtel du Boulevard a Bukarest) contiene lo statuto, cariche sociali, elenco dei soci, regolamento automobilistico di Bukarest, l'elenco dei proprietari d'automobili nella Rumenia con indicazione sulle rispettive macchine, indicazioni di alberghi e *garages,* disposizioni doganali dei vari Stati, ed altre notizie utili.

Doni alla Biblioteca.

Comitato Pro-Boggiani, *Alla ricerca di Guido Boggiani, spedizione Cancio al Ciaco Boreale;* Milano, A. Bontempelli, 1903 (pag. 110).

Riviste.

— Il periodico ***Union*** (organo dell'Unione Ciclista di Russia), che si stampa a Riga va pubblicando in ogni numero indicazioni itinerarie per ciclisti che vogliano girare la Russia.

— Il numero del primo febbraio della ***Revue du Touring Club Suisse*** pubblica l'ultima parte d'un importante articolo di E. Kerber che descrive un suo viaggio ciclistico traverso la Sardegna e la Corsica.

— Nel N. 177 della ***Deutsche Radfahrer Zeitung*** (Essen) il signor Harro v. Stemann continua la descrizione d'un suo viaggio ciclistico in Italia; e fra altro parla con entusiasmo del Garda, e del Duomo e Galleria di Milano.

— Lo splendido numero di febbraio del ***Motor*** (New York) contiene fra altro la descrizione (abbellita da varie vignette) d'un viaggio automobilistico da Firenze a Roma.

— Il numero del 4 febbraio del periodico ***Der Rad-Markt und das Motorfahrzeug*** è dedicato in buona parte all'illustrazione dell'esposizione internazionale d'automobilismo tenutasi a Berlino dal 4 al 19 febbraio.

— Nel suo numero del 4 febbraio il periodico ***La France Automobile*** dedica alcuna delle sue vignette alla esposizione automobilistica di Torino.

— Il N. 6 della ***Allgemeine Automobil Zeitung*** è dedicato in gran parte alla illustrazione della esposizione automobilistica di Berlino.

— Il numero del primo febbraio del periodico ***Le Chauffeur*** ha un articolo sul *Salon belge* di Bruxelles dell'ing. Al. Eveno, il quale crede che l'automobilismo sarà un grande fattore per la creazione degli " Stati Uniti d'Europa „.

— Il N. 67 dello ***Sportblatt zum Berliner Tageblatt***, è quasi per intero dedicato alla illustrazione della Esposizione internazionale di automobili a Berlino.

— Il N. 3 del periodico ***Automobile*** di New York (100 pagine di testo e 150 di pubblicità) è dedicato in gran parte alla quinta esposizione annuale di automobilismo a New York.

— Il periodico ***L'Alpe*** (Bologna), con un articolo di Silvio Erranti, si occupa della pineta di Ravenna (v. p. 97), considerando il lato estetico della questione.

— Il N. 44 della ***Rivista delle Esposizioni ed attualità*** è dedicato in gran parte all'illustrazione dell'Esposizione d'arte culinaria e gastronomica testè tenutasi a Milano con tanto successo.

— Riceviamo il primo numero del periodico ***Ideal-Sport-Club***, organo dell'Ideal Sport Club di San Paulo. Porta in prima pagina il ritratto del presidente del Club, Ramiro De Araujo. Auguri.

— E' uscito a Milano (via Monforte, 17; abb. annuo L. 4) il primo numero del periodico ***La Lettura Sportiva***, rivista mensile di automobilismo, motociclismo, yachting, aereonautica e ciclismo. Auguri.

— Il N. 2 della rivista del ***Touring Club de Belgique***, porta, colla firma E. V. Z, un interessante articolo su Siracusa, adorno di molte belle illustrazioni.

Comunicati e notizie del Touring

Deliberazioni del Consiglio.

Il Consiglio direttivo, nelle sue sedute del 7 gennaio, 1, 5 e 24 febbraio, ha preso le seguenti deliberazioni:

NOMINA DEI NUOVI CONSIGLIERI

Il Consiglio per completare il numero dei consiglieri, che secondo l'art. 17 dello statuto deve essere almeno di 18 e non maggiore di 24, ha chiamato a farne parte interinalmente, fino alle nuove elezioni, i signori on. avv. Francesco Mira, dott. Carlo Moldenhauer, ing. Pietro Piola Daverio e ing. Francesco Pugno, della cui sollecita adesione il Consiglio vivamente si compiace per essersi assicurato la cooperazione di tre note personalità, che diedero ripetute prove del loro amore e interessamento alla nostra associazione.

CONSOLATO DI MILANO

Il Consiglio, aderendo al desiderio espresso dall'assemblea dei soci, ha deliberato di ricostituire il Consolato di Milano, chiamando a farne parte i signori avv. Felice Pizzagalli, dott. Enrico Villa, prof. Carlo Pozzoli, Achille Negri, rag. Mario Marcora, Alessandro Volpi la cui gradita adesione è promessa sicura di vita brillante ed utile pel rinato ente.

COMITATO NAZIONALE VOLONTARI CICLISTI AUTOMOBILISTI

Il Consiglio, facendo plauso all'opera del proprio Vice-Direttore Generale ing. cav. Alberto Riva, Vice-Presidente del Comitato Nazionale V. C. A., prende atto delle sue comunicazioni intorno al risultato delle riunioni in Roma 16 e 19 febbraio della Presidenza dei Comitati di Milano e di Roma, e relative all'accordo intervenuto, all'udienza accordata da S. E. il Ministro della Guerra, ai Delegati del Comitato medesimo, e alla nomina del Presidente del Comitato Nazionale Centrale, fatta dallo stesso Ministro nella persona del generale Felice Sismondo (vedi relazione particolareggiata pag. 81).

CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA DEI SOCI

Fu deliberato di diramare nel termine statutario, entro il marzo, la circolare di convocazione dei soci e di effettuare l'assemblea generale domenica 9 aprile coll'ordine del giorno indicato in prima pagina del presente fascicolo.

BILANCIO CONSUNTIVO 1904

Il Consiglio, dopo accurato esame e prolungata discussione, approvava il Bilancio consuntivo riprodotto in questa *Rivista* a pag. 76-77.

INNO DEL TOURING

Su proposta della Commissione appositamente nominata, il Consiglio deliberava di affidare la composizione dell'Inno del T. ad uno dei nostri più chiari musicisti, affidando alla stessa Commissione di fare le relative pratiche (v. maggiori schiarimenti a pag. 103).

DIMISSIONI DEL CAPO CONSOLE GENERALE AGGIUNTO

Il consigliere ing. Pietro Gavazzi, avendo presentato le sue dimissioni da Capo Console generale aggiunto in causa delle sue occupazioni private, il Consiglio ne prendeva atto, incaricando una Commissione composta dei signori cav. L. V. Bertarelli, ing. cav. A. Riva, avv. F. Guasti, comm. G. Silvestri, dott. P. Favari, cav. E. Candiani, dott. G. Guastalla, di provvedere alla nuova nomina.

ANNUARIO AUTOMOBILISTICO 1905

Il Consiglio approva anche pel corrente anno la compilazione di un *Annuario Automobilistico* e affida ai consiglieri dott. G. Guastalla e comm. G. Silvestri lo studio dei miglioramenti da apportarsi a quello pubblicato nel 1904.

ANNUARIO GENERALE DEL TOURING PEL 1905

Si approva lo schema del nuovo *Annuario* pel 1905, colle modificazioni e miglioramenti introdotti, e viene nominata un'apposita Commissione, composta dei signori dott. G. Guastalla, comm. G. Silvestri, dott. P. Favari e avv. F. Guasti, coll'incarico di occuparsi fin d'ora della compilazione del futuro *Annuario* 1906.

FESTEGGIAMENTI DI MAGGIO A CELEBRAZIONE DEL DECENNIO

Il Consiglio approva il programma presentato dall'apposita Commissione e considerando che tali festeggiamenti costituiranno un avvenimento nazionale, delibera di concorrere finanziariamente alla loro miglior riuscita.

RINVIO AL 1906 DEL CONGRESSO AUTOMOBILISTICO INTERNAZIONALE

Il Consiglio prende atto del buon fine delle pratiche esperite a Parigi dalla Direzione Generale del T., in unione alla Presidenza dell'Automobile Club di Milano, pel rinvio al 1906 del Congresso internazionale automobilistico.

UFFICIO DI INFORMAZIONI

Su proposta della Direzione, visto il grande sviluppo preso dal servizio d'informazioni, a cui da tempo l'ufficio del Touring provvede sia per iscritto che a voce, delibera di istituire uno speciale riparto con personale apposito e relativo sportello aperto ai soci.

IL TOURING ALL'ESPOSIZIONE DI TORINO 1905

Il Consiglio prende atto dell'onorificenza ottenuta all'Esposizione di Torino 1905 dal Touring, al quale fu conferita la medaglia d'oro.

Sedute di Direzione.

La Direzione Generale ha tenuto regolarmente, come di consueto, ogni lunedì e mercoledì, nelle ore pomeridiane, le sedute pel disbrigo degli affari di ordinaria amministrazione.

Un autorevole giudizio sul Touring.

Il signor barone Ernesto von Hesse-Wartegg è uno dei più infaticabili *globe-trotteurs* dell'epoca nostra.

Nato a Vienna nel 1854, ha cominciato a viaggiare nel 1872; e dopo vent'anni di allenamento in escursioni spesso difficili e pericolose, sempre interessantissime, nel 1894 ha principiato la serie dei viaggi intorno al mondo.

E' il primo viaggiatore tedesco che abbia visitato la Corea, il primo europeo che abbia visitato e fotografato le città natali e le tombe di Confucio e di Menzius, la Terra Santa dei Cinesi. Egli conosce la lingua e i costumi dei popoli dell'Estremo Oriente dove si è trattenuto, a varie riprese, circa venti anni. Fra i molti libri scritti da lui, ricorderemo quello *Corea e Coreani*, tradotto e fornito di appendici da Ottone Brentari e *China und Japan*, tradotto e annotato dal compianto Camperio: opere veramente notevoli per acutezza di critica e di analisi.

E. von Hesse-Wartegg.

Il signor von Hesse-Wartegg è uno di quegli uomini i quali, abituati a vivere fra le razze più diverse, negli ambienti più varî, nei paesi i più dissimili per tradizioni e per coscienza sociale, sono più di ogni altro in grado di giudicare assai obbiettivamente, scevri da molti preconcetti e pregiudizî meramente nazionali, i grandi problemi della epoca nostra.

L'Hesse-Wartegg è anche un conferenziere infaticabile (or sono due anni tenne, in due mesi, *cinquantaquattro* conferenze, in altrettante città tedesche), ed un giornalista fecondo. Or è un mese egli era a Milano, ed ebbe occasione di visitare il Touring, e di esaminarne le pubblicazioni; e da Milano scrisse alla *Vossische Zeitung* di Berlino un articolo sul nostro sodalizio.

Ne ricorda il decennio, l' origine, lo sviluppo meraviglioso; ne descrive l' organismo ed il funzionamento; ha parole assai gentili per le guide di L. V. Bertarelli, per la *Rivista*, e per le *Guide ferroviarie* (delle quali dice fra altro che nessun'altra nazione può offrire qualchecosa di simile), per l'*Annuario*, e l'*Annuario dell'Automobilismo*, le *Monografie*, e tutte le altre pubblicazioni del Touring; accenna ai Cartelli indicatori, ricordando che anche il Re ha per essi offerto L. 1000; dice delle relazioni che il Touring ha colla Società degli Albergatori; e finisce augurando che sorga anche un Touring Club Tedesco a somiglianza del Touring Club Italiano.

Del lusinghiero giudizio di persona tanto autorevole e competente, il Touring deve essere naturalmente grato ed orgoglioso.

Premî ai soci benemeriti.

Chi presenta nuovi soci al Touring, oltre che rendersi utile ai soci presentati, e dar vantaggio al Sodalizio, procura vantaggio anche a se stesso.

Infatti:

1° Ogni socio che presenta dieci soci è dichiarato *benemerito* e riceve un'artistica

medaglia-ricordo d'argento.

2° Chi presenta cinquanta soci ha diritto alla

grande medaglia d'argento,

chi ne procura cento ha diritto alla

medaglia d'oro.

3° Chi durante il 1904 avrà presentato al Touring il maggior numero di soci, sarà dichiarato *recordman* del 1904 nella propaganda e riceverà una

grande medaglia d'oro.

4° Il signor Ernesto Reinach e la ditta Torriani e C. offrono *a tutti i soci benemeriti del 1905*

un elegante e pratico carnet,

per annotazioni, che non è messo in vendita, e costituisce un gradito ricordo dell'opera di propaganda a favore del Touring.

5° Tutti coloro che dal 1° gennaio al 30 novembre 1905 avranno presentato al Touring non meno di dieci soci, concorreranno, con un numero di schede proporzionato al numero delle decine dei soci presentati, all' estrazione a sorte dei numerosi doni, dei quali diamo la lista.

PRIMO PREMIO.

Dono del signor rag. E. Billiter - Venezia, Campo SS. Filippo e Giacomo.

MOTOCICLETTA REPUBLIC della Casa Laurint e Klément di Jungbunzlau (Boemia), 2 HP., accensione a magnete permanente, avanzamento regolabile a sistema brevettato della casa Laurint & Clément.

SECONDO PREMIO.

Dono dalla Ditta E. Flaig - Milano, Corso Porta Nuova 17.

Bicicletta di lusso " Gritzner „ modello 1905, a scatto libero, con nuovo freno perfezionato al cerchio.

TERZO PREMIO.

Dono della Ditta M. Ganzini - Milano, Via Solferino, 29.

Due supporti a nottola per applicazione delle macchine fotografiche al manubrio delle biciclette.

ALTRI PREMI.

Dono della Ditta Pirelli e C. - Milano, Via Ponte Seveso.

Due paia di pneumatici per motociclette.
Tre paia di pneumatici per biciclette.

Dono del signor G. Lanthelme, Milano.

Un paio molle sospensione Laurint e Klément per biciclette.

Inno del Touring.

In conformità ad una precedente deliberazione del Consiglio, veniva nominata un'apposita Commissione per l'esame delle composizioni musicali finora pervenute, composta dei signori cav. Innocenzo Vigliardi, dottor Piero Favari e rag. Gino Turrini, i quali, per l'esplicazione del loro mandato, si aggregarono i signori professori cav. L. M. Tedeschi e Ettore Pozzoli del Regio Conservatorio di Milano, così favorevolmente noti nel mondo musicale per genialità artistica pari al valore, i quali con squisita cortesia vollero accettare l'incarico dell'esame delle composizioni, dandone poi comunicazione alla Direzione Generale colla seguente lettera:

All'Onorevole Direzione Generale del T. C. I.

I sottoscritti, dopo aver esaminato i lavori musicali riferentisi all'Inno musicale del Touring (parole di L. Stecchetti), sono venuti alle seguenti conclusioni:

Non esserci fra i concorrenti alcuno che emerga in modo assoluto.

Non doversi quindi prescegliere alcuno di questi lavori e proporre all'on. Direzione di bandire un nuovo concorso, ove non creda di designare qualche chiaro musicista, cui debba affidarsi incarico di comporre l'Inno ufficiale del Touring.

Firmati: cav. L. M. Tedeschi, prof. al R. Conservatorio.
prof. Ettore Pozzoli „ „ „

Il Consiglio, in base a tale responso, deliberava di incaricare la stessa Commissione di fare le opportune pratiche presso quel maestro che crederà di scegliere, abbandonando per ora ogni idea di concorso. Nello stesso tempo votava un plauso ed un ringraziamento speciale agli egregi professori cav L. M. Tedeschi e Ettore Pozzoli che, con cortesia pari alla modestia, vollero accordare il prezioso contributo della loro competenza in favore del Touring.

1606 soci in un mese.

Dal primo al 31 gennaio 1904 si inscrissero al Touring 1049 nuovi soci; e noi allora scrivevamo che questo era un « numero mai raggiunto in un sol mese negli anni precedenti ».

Ma quel numero fu ora superato di gran lunga, perchè dal primo al 31 gennaio 1905 si inscrissero al Touring ben 1606 nuovi soci; risultato questo di cui il nostro sodalizio deve sinceramente sentirsi orgoglioso.

I soci nuovi sono già a quest'ora 1000 più dell'anno scorso.

50000 medaglie.

Ricordiamo che le medaglie donate dal nostro Direttore generale in ricordo del decennio del Touring sono 50 000, e che perciò riceveranno la medaglia commemorativa anche tutti quei soci nuovi che si inscriveranno prima che il Touring raggiunga il numero di 50 000 soci; momento che di certo non si farà attendere molto.

Guidine ferroviarie del T. C. I.

Ciascuna guidina descrive una linea di circa 150 chm.; ed è fornita di carta geografica (appositamente eseguita dall'Istituto Geografico Militare), abbellita da numerose vignette (che riproducono i principali monumenti che si vedono lungo la linea, i ritratti dei più celebri personaggi dei quali si parla), e chiusa in elegante copertina policroma.

Le guide si pubblicano a gruppi di tre.

Sono pubblicati il *I, II e III gruppo:*

I. Milano-Torino. - Milano-Bologna. - Milano-Verona.

II. Milano-Genova. - Genova-Spezia. - Genova-Ventimiglia.

III. Verona-Venezia. - Venezia-Bologna. - Bologna-Firenze.

Per altre guide sono già avviati i lavori.

Ogni guida costa (tanto per i soci che per i non soci) cent. 50; i soci del Touring possono però avere franco di porto un intero gruppo di tre guide, inviando al Touring L. 1, prezzo netto di sconto.

CONSULENTI LEGALI

NOMINA A CONSULENTI
pel biennio 1905-1906
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio

Avezzano . . . . . . On. avv. Giovanni Cerri.
Massa Marittima . . . . Grilli avv. Umberto.
Rivoli . . . . Cellone avv. Ettore.

SEZIONE MEDICA

VENTITREESIMO ELENCO MEDICI DEL T. C. I.
pel biennio 1905-1906
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Biandronno . . . . . . Sigoli dott. Ernesto.
Bressana . . . . Barbieri dott. Giovanni
Carmagnola . . . . . . Dominici dott. Antonio.
Forlimpopoli . . . . . Cavallari dott. Illide.
Ivrea . . . . Nicola dott. Alessandro.
Luzzara . . . . Domenichini dott. Giovanni.
Massafiscaglia . . . . . Draghi dott. Amilcare.
Mezzane di Sotto . . . Penasa dott. Massimo.
Moretta . . . . Mogna dott. Giuseppe.
S. Giorgio di Mantova . Guastalla dott. Lino.
S. Marzanotto . . . . . Mortara dott. Marcello.

FARMACISTI.

Alassio . . . . Farmacia del dott. Ghibaudi Policarpo.
Crema . . . . » di Cappi Carlo, piazza Duomo.
Faenza . . . . » Lüttichaù, piazza Umberto, 7 A.
Forte de' Marmi . . . . » di Fossa Giuseppe, via Stagi.
Messina . . . . » di Pietro Monforte, via Garibaldi, 50.
Pieve di Soligo . . . . » di Tocchetti G. Domenico.
Rivoli . . . . » del dott. Boido Alessandro.

Meccanici del T. C. I.

Decimonono elenco.

Seconda categoria.

Cittadella . . . . . . Ditta Frasson Vittorio, M.C., via Indipendenza.

Terza categoria.

Gardone Valtrompia . . Ditta Pomi Samuele, via Roma, 81.

Affiliamenti benzina.

Ottavo Elenco.

297. ALAGNA (Novara) — **Guglielmina Fratelli**, grande Albergo e Stabilimento Idroterapico « *Monte Rosa* », nel centro del paese. Benzina: 695/700 a L. 1,20 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,50; da chg. 1 L. 2,50: da chg. 2,500 L. 4,75. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2,25. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22.

298. CALUSO (Torino) — **Scapino Vittoria**, biciclette, ecc., *via Trinità, 26*. — Benzina: 695/700 a L. 1,05 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,15; da chg. 2,500 L. 4. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 1,70. — Orario: feriale, dalle 6 alle 22; festivo, dalle 6 alle 19. — Recapito presso la proprietaria, stessa casa sopra il negozio.

299. (*) ROMANO DI LOMBARDIA (Bergamo) — **Bracchi Ettore**, *via Bartolomeo Colleoni, 11*. — Benzina: 695/700 a L. 1,05 al chg. Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,10; da chg. 2,500 L. 4,30. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. Orario: feriale dalle 6 alle 21; festivo, dalle 6 alle 14 e dalle 16 alle 21.

300. (*) STURLA (Genova) — **Viacava Angelo**, droghiere, *via Sturla, 10* (casa propria). — Benzina: 670/680 a L. 1,10 al chilog.; 695/700 a L. 1 al chg. (dazio L. 0,06 al chg.) — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1; da chg. 1 L. 1,80; da chg. 2,500 L. 4,50 (dazio L. 0,12 al chg.). — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2; (dazio L. 0,12 al chg.) — Orario: feriale e festivo, tutto il giorno — Recapito presso il proprietario stessa casa.

301. TORINO — **Auto Garage Quagliotti**, *via Re Umberto, 49*. — Benzina: 695/700 a L. 1,05 al chg. (dazio L. 0,05 al chg.) — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,20; sciolto L. 1 al chg. (dazio L. 0,05 al chg.) — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2 (dazio L. 0,05 al chg.) — Orario giorno e notte, tanto nei dì feriali che festivi.

302. CHIERI — **Epifanio Daniele**, droghiere, *via Vittorio Emanuele II, 36*. — Benzina: 695/700 a L. 1 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 2,500 L. 4,50; da chg. 5 L. 7,50. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale, dalle 6 alle 21; festivo, dalle 6 alle 12. — Recapito stessa casa, sopra il negozio.

(*) Gli affiliati preceduti dal segno (*) sono di seconda categoria; tengono cioè una scorta di benzina meno importante degli altri.

Modificazioni.

AQUILA — **Cremonese Raffaele.** — Cessa di essere affiliato.
SALE MARASINO — **Turla G.**, farmacia. — Il prezzo della benzina 695/700 è portato a L. 1,10 al chg.

Soci quinquennali

ITALIA.

Albieri rag. Carlo, Loreto — Andreotti Rodolfo, Firenze — Axerio ing. Mario, Torino — Baldissera dott. Giovanni, Udine — Barberis Francesco, Trinità — Bartolini Pietro, Firenze — Bersatti Stefano, Salò — Bianchi Carlo, Gorgonzola — Bietti Edoardo, Milano — Biscaretti conte Ermanno, Cuneo — Bocca ing. Alfredo, Torino — Bolla Cesare, Genova — Bonifaci ing. Giuseppe, Torino — Bonzi conte Antonio, Crema — Brustlein ing. Henry, Salerno — Burgonzio dott. Luigi Cam, Milano — Buscaglione Giuseppe, Torino — Busi Augusto, Bologna — Cabibi Guglielmo, Torino — Caire comm. Enrico, Alessandria — Calcaterra Guido, Torino — Camera Annibale, Torino — Campora Giovanni, Genova — Canonica comm. Pietro, Torino — Capponi Luigi, Bologna — Capriolo cav. Emanuele, Torino — Capuccio, cav. Luigi, Torino — Casotti dott. Luigi, Cagliari — Castelli dott. Luigi, Castelletto Scazzoso — Caudano Giuseppe, Torino — Cavalchini Garofoli barone Alessandro, Torino — Cei Carlo, Pisa — Cerutti avv. Cirillo, Torioo — Cerutti Leonardo, Casteggio — Collino Alessandro, Firenze — Contini Diego, Milano — Corte Dalmazzo, Alessandria — Danione ing. Filippo, Venezia — Darbesio ing. Francesco, Torino — Datta dott. Pietro, Parma — De Barbieri Raffaele, Cenova — Del Mastro Candido, Torino — Del Carrit Ignazio, Genova — De Maria Giacinto Tommaso, Ivrea — De Pasquale Natale, Messina — De Piccoli Igino, Milano — Dessy Raffaele, Cagliari — Di Groppello conte Vittorio, Torino — Dupont Marziale, Milano — Engelmann ing. Gustavo, Milano — Falchi Roberto, Genova — Faraboschi Achille, Milano — Favara Maccagnone Cav. Onofrio, Mazzara del Vallo — Fazio Giuseppe, Venezia — Ferrari Nino, Genova — Franck Lavala ing. C, Torino — Fumagalli Icilio, Spezia — Fumaroli Ettore, Roma — Fumaroli Giuseppe, Roma — Fumaroli Luigi, Roma — Gallino Tommaso, Iselle — Garelli Sebastiano, Mondovì Brea — Gariboldi Paolo, Milano — Genovesi magg. Rocco, Roma — Gerosa Augusto, Milano — Ghellini conte Marcantonio, Schio — Ghislanzoni Pippo, Menaggio — Gianoni dott. Francesco, Spezia — Girard Carlo, Torino — Glisenti Guido, Carcina-Goria — Gatti avv. Cesare, Torino — Gossetti Raimondo, Napoli — Gotti cav. cap. Enrico, Boma — Gracci Giuseppe, Asciano — Guainieri dott. Ercole, Brescia — Hess Arnoldo, Genova — Hirschler Alberto, Milano — Hurlimann G. O,, Fossano — Lamparter Ernesto, Solbiate Comasco — La Viola Achille, Savona — Longari Francesco, Milano — Longoni Antonio, Seregno — Lora-Totino Adolfo, Pray — Lovisolo dott. Carlo, Felizzano — Luciano Achille, Torino — Maggesi Arturo, Bologna — Magherini Graziani Nicolò, Terranova Bracciolini — Manissero Romolo, Racconigi — Mannucci march. Jacopo, Firenze — Marchetti dott. Augusto, Spello — Marchiori Guido, Lendinara — Marchiori Luigi, Montorio — Marchisio Pietro, Racconigi — Marengo geom. Giorgio, Fossano — Marietti Pietro, Torino — Marsaglia Roberto, S. Remo — Martelli Egidio, Varallo — Martinengo Carlo, Savona — Martini dott. Luigi, Torino — Masino avv. Giuseppe, Scarnafigi — Massone Tommaso, Genova — Mauri Giulio, Schio — Macangeli Pietro, Magliano dei Marsi — Miglietti Luigi, Leyno Miraglio avv. Giov. Battista, Oneglia — Moggea G. B., Verolavecchia — Molinari Francesco, Torino — Molinari Pietro Andrea, Milano — Monti Battista, Cermenate — Moris magg. Mario, Torino — Moris avv. Renato, Torino — Murchio Angelo, Alassio — Mutti dottor Amerigo, Fiorenzuola A'Arda — Mutti Giovanni, S. Pietro in Cervo — Nasturzio Ettore, Sampierdarena — Nazzaro Felice, Torino — Negri prof. rag. Renato, Torino — Oreglia Cesare, Fossano — Orlandi Cav. ing. Giuseppe, Roma — Ott. Gaspero, Nettuno — Palestini Gioachino, S. Benedetto del Tronto — Parato avv. Carlo, Torino — Parea Cherubina, Magenta — Parmetler Panighetti Emma, Torino — Parodi Aristide, Genova — Pennazio Guido, Torino — Peratoner Alberto, Firenze — Piccioni Luigi, Acquapendente — Picozzi Alfieri, Milano — Pincherle Arturo, Milano — Pinelli ing. Ettore, Spezia — Polidoro Luigi, Desenzano — Pollone comm. Eugenio, Torino — Porta nob. cav. Enrico, Milano — Posselt Joseph, Biella — Protti G. B. Osvaldo, Longarone — Pulselli Edoardo, Rapolano — Putin Giovanni, Vicenza — Raggio G. B., Genova — Rastelli ing. Augusto, Torino — Regoliosi Emilio, Torino — Rezzonico Carlo, Torino — Rezzonico Ulisse, Torino — Richelmi Angelo Camillo, Bergamo — Ricordi Max, Milano — Sacco avv. Cesare Carlo, Genova — Sala Mario, Milano — Sanna Rodolfo, Firenze — Santi ing. Giulio, Napoli — Saxer ing. Corrado, Certaldo — Schmidt ing. Giacamo, Bellano — Schmidt Käthe Eckstein, Roma — Scrimaglio Francesco, Genova — Scrivano Silvio, Torino — Ugolini Gerolamo, Bologna — Ulivi Pasquale, Brescia — Tanlongo Giuseppe, Roma — Tappi Giuseppe, Torino — Tessari Arturo, Roma — Tobini Alfredo, Genova — Treccani Ciro, Brescia — Valentini ing. Francesco, Asti — Valli Vermondo, Milano — Valperga di Masino conte Luigi, Torino — Verdi Giulio, Casteggio — Viganotti Ugo, Foggia — Villa Giulio, S. Stefano a Mare — Vismara Enrico, Milano — Znccoli Luigi, Racconigi — Bernardelli Livio, Dignano.

ESTERO.

Bres Jacques, Nizza — Canessa Alberto, Tacuarembo — Colledan Angelo, Trieste — Colledan Emilio, Trieste — Danelutti Erneste, Trieste — D'Angeville M.se Jeanne, Parigi — Daussy Valere, Parigi — De Manzini Carlo, Trieste — De Monti Mario, Paysandù — Grassesehi Agide, Cravinhos — Ferrero Amedeo, Tunisi — Figdor Carlo, Vienna — Galvan Silvio, Cavalese — Kasson Jules, Levallois Perret — Lang Guglielmo, Trieste — Lippi Umberto, S. Roque — Longo avv. dottor Pietro, Capodistria — Lumbert Giuseppe, Trieste — Milcovich dottor Ludovico, Zara — Mistruzzi conte Riccardo, Ronchi — Parisi Tito, Rovere della Luna — Pigatti A., Trieste — Rizza Francesco, Pieve Tesino — Roncoroni A., Londra — Spieler Augusto, Locarno — Tripcovic Paolo, Trieste — Zaleski Lodovico, Alais — Zudenigo Pasquale, Trieste.

TOTALE al 15 febbraio 1905 N. 1926.

Soci benemeriti.

Binetti Carlo, Alassio — Bresciani Clemente, Ostiglia — Capellini ing. Ermenegildo, Cremona — Brunetto Conti, Prato — Cordeschi Enrico, Acquapendente — Cilento Domenico, Cosenza - Dalmasso Ferdinando, Moncalieri — De Ambrosi Felice, Casalmonferrato — Dussoni Renzo, Saronno — Fago Francesco, Taranto — Giachin Attilio, Pola — Giario G. B., Rivoli — Gioncada Gino, Lomello — Lauretti Telemaco, Milano — Masetti Ildebrando, Reggio Emilia — Mondini Ottorino, Castelleone — Namiri Camillo, Monza — Nicolini Agostino, Torino — Palestrino Giuseppe, Torino — Pampari G. Cesare, Piacenza — Rivano dott. Francesco, Collegno — Samele Sabino, Cerignola — Sanvitale conte Giovanni, Parma — Simonetti Marco, Verona — Thorel Edoardo, Cagliari — Torreguti Giovanni, Belluno — Volpi Carlo, Lomello, Weickert Isidoro, Torino.

TOTALE al 15 febbraio 1905, N. 839.

NECROLOGIO.

È morto, il 21 febbraio, a Roma, dopo poche ore di malattia, l'on. **MASSIMO BONARDI**, deputato di Brescia. Egli era nato a Brescia nel 1849, appartenne a famiglia patriottica; un suo fratello fu dei Mille e morì a Calatafimi; egli stesso fece con Garibaldi nel '66 la campagna del Trentino. Avvocato valente, amicissimo di Zanardelli e assai competente in materia scolastica, rappresentò il I collegio di Brescia in Parlamento dalla XV legislatura fino ad ora. Fu sotto-segretario di Stato all'istruzione ed alla grazia e giustizia. Nel 1904 in Brescia portò il prezioso contributo del suo nome e della sua intellettuale operosità a tutte le manifestazioni sportive che servirono a complemento dei festeggiamenti per quella esposizione. Così fu del Comitato del Convegno Congresso generale ciclistico e dell'Audax, fu del Comitato pel Torneo di Scherma pel Concorso Ginnastico, e presiedè il Congresso Nazionale del Touring del 28 agosto. Di lì la sua designazione a Presidente del Comitato Nazionale Volontari Ciclisti Automobilisti, ufficio ch'egli ha tenuto con grande amore e con devozione sino al sacrificio, malgrado le condizioni precarie di sua salute. Nell'Assemblea di Roma del 19 febbraio, da lui presieduta con molta dignità, egli fece vibrare di nobilissimi sensi l'animo di tutti i convenuti con un breve discorso, squarcio brillante e fervido di poesia alata, vibrante di sentimento nazionale. Alla desolata famiglia le condoglianze del Touring.

*
* *

È morto a Milano l'ing. **GIACOMO MANGILI**, fratello e collaboratore dell'egregio signor Cesare Mangili (presidente dell'Esposizione del 1906) al quale mandiamo le nostre condoglianze.

*
* *

È morto a Torino, all'età di soli anni 20, il rag. **ELIA LEVI DEREALI**, socio del Touring. Alla famiglia le nostre condoglianze.

*
* *

A Trento, il primo marzo, morì, non ancora quattrenne, la graziosa e intelligente bambina **MARIA BENEDETTA LARCHER**, figlia del capo-console rag. Guido Larcher, che, appena nata, l'aveva inscritta fra i soci del Touring. All'egregio consocio, colpito così duramente nei suoi affetti più cari, le nostre condoglianze sentite e sincere.

*
* *

È morto, dopo breve fulminea malattia, l'avv. **ATTILIO MOLDENHAUER**, d'anni 37. Al dott. Carlo Moldenhauer, fratello dell'estinto, e membro del Consiglio del Touring, le nostre vive condoglianze.

*
* *

A Bardolino (Verona) il 5 febbraio morì l'avv. **ENRICO LENOTTI**, assessore delegato del comune, socio e legale del Touring.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 15 gennaio al 15 febbraio 1905

Soci vitalizi. (*)

CASELLE (Torinese), Mario Germano — **CHIAVARI**, Giovanni Borzone, Società Economica — **CHIAVAZZA**, Angelo Mosca — **CREMA**, cav. avv. Guido Albergoni — **FERRARA**, conte Gianoberto Gulinelli — **GENOVA**, avv. Riccardo Cattaneo, Vitale Rolla — **IMOLA**, conte Riccardo Gommi Flaming — **MILANO**, Erwin Braener, marchese Luigi Cusani Visconti, Enrico Introini, barone Davide Leonino, Eliseo Stucchi, Ernesto Vaccarossi — **NOVARA**, avv. Carlo Ricca — **PADOVA**, Oscar Umberto Gay — **S. REMO**, Vincenzo Marsaglia — **TORINO**, marchese Luigi Dalla Valle di Pomaro, avv. cav. Lodovico Scarfiotti, Ida Negri ved. Pochintesta, Corrado Vaccarini — **VALDICASTELLO**, Daniele Geminiani — **S. FRANCISCO di CALIFORNIA**, M. J. Fontana, prof. Giulio Minetti.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — Ardito Marcello, Fiorentini Oscar, Magnaghi Ettore, Mazzocchi Giovanni, Pochettino Vincenzo.
Acqui. — Boella ing. Casimiro, De Benedetti dott. Achille, Menotti Enrico, Tomba Angelo.
Asti. — Boglietti Costantino, Bosco Massimo, Bossi Secondo, De Benedetti Evaristo, Gibelli Carlo, Levi Angelo, Grassi Giulio, Tomalino Pietro.
Cantalupo. — Rovero Alberto.
Casalmonferrato. – Accornero Renato, Mascherà Giovanni, Piacibello Pietro.
Castelletto Scazzoso. — Lupano Atanasio.
Celle Enomondo. — Virano dott. Giuseppe.
Costiglione d'Asti. — Franchini Ernesto.
Felizzano. — Lovisolo Carlo C.
Gavi Ligure. — Cambiaso Santo.
Nizza Monferrato. — Bondo Giovanni.
Novi Ligure. — Camusso Franco, Questa Jean.
Ovada. — Gandolini Marino.
S. Salvatore Monferrato. — Villosio Giovanni.
Spigno Monferrato. — Dotto Alfredo.
Tortona. - Mietta Romeo.
ANCONA. — Ray Silvio, Carletti Enrico, Fraboni geom. Guido, Matteucci ing. Raffaele.
Corinaldo. — Sandreani Adriano.
Montecarotto. — Baldoni Amedeo.
Osimo. — Giri Anton Giulio.
Senigallia. — De Bellegarde Federico, de Bellegarde Urbano, Merlini Cesare, Sanguinetti ing. Vittorio.
Serra di Cento. — Beni Luigi.
AQUILA. — Bolognini Adolfo, Gemelli dottor Cesare, Grossi Vincenzo, Guidi avv. Guido, Tellini Enrico.
Avezzano. — Di Gennaro Antonio, Giuggioloni Pietro, Lombardi Vincenzo, Sferra dottor Edoardo.
Bussi. — Difrancescantonio Giuseppe, Monaco Giovanni.
Navelli. — Onofri Francesco.
Ovindoli. — Tabassi Camillo.
AREZZO. - *S. Sepolcro.* — BUITONI MINERVA.
ASCOLI PICENO. — Orlandi Orlando, Petrolini Gino, Scardoni Raffaele.
Cossignano. — Capponi Faustino, Capponi Romolo.
Fermo. — Cassini Salvadori Gino.
Montalto Marche. — Amadio Benedetto.
Porto S. Giorgio. — Cionfrini Ugo, Rotolini Fernando.
S. Benedetto Tronto. — Palestini Gioachino R.
AVELLINO. — Parrini Camillo.
Montefusco. — Belli Nicola, Mottola Marc'Aurelio.
BARI. - *Gravina.* — Feoli ing. Ferdinando, Giordano Giuseppe.
Trani. — Capasso avv. Ettore.
BELLUNO. — Dal Fabbro ing. Antonio, De Poloni dott. Giovanni, Fracchia Giacomo, Maello Antonio, Maello Gino, Olivotti Lorenzo, Parisio cav. Agostino, Zancristoforo Francesco.
Agordo. — Tazzer Emilio.
Pieve di Cadore. — Club Ciclistico Cadorino, Gabinetto di Lettura.
BENEVENTO. - *S. Lupo.* — Varrone Michele.
Sant'Agata Goti. — Picone Enrico.
Vitulano. — Abbamondi avv. Gaetano, Alterisio Antonio, Izzo dott. G. B.
BERGAMO. — Berizzi Umberto, Galaggi Guido, Masini Enrico, Masini Giovanni, Massinari Elio, Mazzola Paolo, Musitelli Arrigo, Musitelli Arturo.
Albino. — Nani Giuseppe.
Almenno S. Bartolomeo. — Rosa Achille.
Brembate Sotto. — Colli Edoardo, Fiori Emilio.
Caravaggio. — Bietti Cristoforo, Crippa Giuseppe.
Cenate Sotto. — Lurà Daniele.
Lovere. — Bertagnini Gennaro.
Martinengo. — Pinetti Francesco.
Oltresenda Alta. — Messa dott. Faustino.
Romano. — Guarneri Antonio, Riccobelli Giovanni, Rottigni Giuseppe, Rubini Achille, Rubini Lodovico.
Torre de' Rovere. — Sottocasa conte Ulderico.
Treviglio. — Torelli dott. Pericle.
Urgnano. — Valsecchi Armando.
BOLOGNA. — Ballotto Augusto, Bianchi Guglielmo, Bollini Aldo, Cesari Cesare, Dall'Oglio Giovanni, Garbagnati Giovanni, Ghelfi Luigi, Gherardi Antonio, Giordani Gualtiero, Martinelli Massa Vincenzo, Marzola Alfonso, Miotti Emilio, Neva tenente Riccardo, Orsini Consalvo, Oviglio avvocato Giuseppe Aldo, Pasotti Gustavo, Pedrini Giovanni, Zanoleni Angelo.
Castel S. Pietro. — Ghetti Giuseppe, Lenzi Ettore.
Imola. — Gommi Flaming conte Riccardo.
Sasso. — Rizzi rag. Alfredo.
BRESCIA. — Bettoni Ferruccio, Cavallotti rag. Alberto, Franzini ing. Cesare, Franzini Rizzardo, Guaineri nob. dott. Ercole, Guillaume Enrico, Milani magg. Giovanni, Passi comm. Ferdinando, Ramorino Cesare, Schiannini Giulio, Vigliani Agostino, Vimercati Dante, Zadei Eugenio.
Adro. — Lencini Tersite.
Bagnolo Mella. — Migliarini Arnaldo.
Calcinato. — Comincini G. B., Valania Eugenio.
Carcina. — Bettinelli Battista, Gregorelli Domenico.
Cellatica. — Squassina Francesco.
Chiari. — Cantoni Enrico.
Cogozzo. — Arienti Cesare.
Desenzano. — Viganò Ercole.
Gambara. — Gibellini Faustino.
Gardone Val Trompia. — Circolo Amici.
Limone S. Giovanni. — Brotto Umberto.
Manerbio. — Morandi Domenico.
Quinzano d'Oglio. — Scotuzzi Giacomo.
Remedello Sotto. — Fossa Giuseppe.
Saiano. — Novali Carlo, Novali Livio.
Salò. — Keller Ercole.
Toscolano. — Ciscato G. B.
Travagliato. — Club Sport Travagliato.
CAGLIARI. — Bolla Achille, Can Giuseppe, Loi Giuseppe, Marongin Arrigo, Puddu Gaetano, Signoriello Sabatino.
Ales. — Occella Corrado.
Buggerru. — Benedetto Daniele, Crespi Giuseppe.
Busachi. — Musio Antonio.
Fordongianus. — Oppo Palmas Antonio.
Iglesias. — Altieri Arturo, Chiardola Giuseppe, Ferrari Giacomo.
Monserrato. — Argiolas Giuseppe, Montixi Marcello, Montixi Efisio, Piludu Felice, Serri Felice, Sollai Emanuele, Zuddas Efisio, Zuddas Onorato.
Sorgono. — Cubeddu Salvatore.
CALTANISETTA. — Di Stefano Sebastiano.
Sommatino. — Chinnici Giuseppe.
CAMPOBASSO. - *Castropignano.* — Borsella Raffaele.
Termoli. — Graziani Gino.
CASERTA. — Cosentini bar. Michele, Cossu dott. Francesco.
Arce. — Aiello Raffaele.
Carano. — Mesolello Vitaliano.
Carinola. — Macarone Palmieri avv. Antonio.
Isola Liri Superiore. — Boursier Alberto, GIOVANELLI DE NORIS CATERINA.
Pietramelara. — De Ponte avv. G. B.
Sora. — Cordarelli Ferdinando, Conte Pasquale, Trani Giuseppe.
CATANIA. — Circolo Unione, Paternò Castello di Carcaci Ernesto.
CATANZARO. — Raffaello ing. Fulvio, Stella Francesco.
Cotrone. — Albani cav. Filippo Eugenio, Alemanno Pantaleo, Cariati Giuseppe, Cizza avv. Nicola, Gnocchi Ettore, Graziano dottor Ottavio, Marsala Mario, Proto Michele, Pucci prof. Rodolfo, Ricciulli Salvatore, Torromino Luigi, GIORGINA TRIESTE.
CHIETI.—Schierano Giuseppe, Scoppetta Mario.
Orsogna. — Cucchiarelli Vincenzo.
Palena. — De Innocentiis Alberto.
Pescara. — Contratti Giacomo.
Tocco Casauria. — Camera Giovanni.
COMO. — Bedeschini dott. Alessandro, Bellati Menotti, Bertarelli Eugenio, Brambilla Emilio, Cattaneo Eugenio, Circolo Sportivo « Eureka Ideal » Corti Pier Achille, Gerosa Luigi, Larghi Marco, Leoni Alfredo, Luzzani dott. Raul, Molteni Enrico, Monti Antonio, Odescalchi rag. Emilio, Orsenigo Giuseppe, Pedraglio Alfredo, Piatti Remigio, Preda Cesare, Volontè Giovanni.
Abbiate Guazzone. — Pagani Edoardo.
Barzanò. — Proserpio Egidio.
Bellagio. — Gandola Abbondio.
Besozzo. — Mariani Carlo.
Brienno. — Comitti Giuseppe.
Brinzio. — Piccinelli Franco.
Cadenabbia. — Grandi Ermenegildo
Cantù. — Galbiati Leopoldo, Porro Camillo.
Carnago. — Carabelli Angelo, Carabelli Lindo.
Castiglione d'Intelvi. — Pinchetti Luigi.
Cernobbio. — Borozzi Attilio, Merati Guglielmo.
Cernusco. — Valagussa Anacleto.
Cremella. — Pizzi Guglielmo.
Cuasso al Piano. — Brianza Aquilino.
Erba. — Valsecchi Sandro.
Gavirate. — De Ambrosis avv. Enrico.
Gurone. — Frascoli Noè.
Introbio. — Colombo Iginio, Magni Ambrogio, Selva Cesare.
Laglio. — Parisi Emilio.
Laveno. — Fumagalli ing. Emilio.
Lecco. — Binaghi Daniele, Cornelio Pier Francesco, Guazzoni Domenico, Massarotti Roberto.
Lonate Ceppino. — Colli Arturo.
Mariano. — Erba Claudio, Verga Vittorio.
Menaggio. — Selva Serafino.
Mercallo. — Colombo Carlo.
Missagliuola. — Beretta Angelo.
Pasturo. — Mazzoleni dott. Giuseppe.
Porto Ceresio. — Bossi Cristoforo.
Ramponio. — Colombini Dante.
Soldo. — Mosconi Giuseppe.
Tradate. — Corbetta Enrico, Galvalisi Umberto, Giobbio Giuseppe, Lavezzari Edoardo, Mazzucchelli Ezio, Zaccone Agostino.
Turate. — Restelli Ermes.

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I soci vitalizi pagano una volta tanto Lire **CENTO** se in Italia e Lire **CENTOVENTICINQUE** se all'estero. — (**) *Art. 6 e 9:* I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'estero. — *Art. 12:* Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

Varese. — Bianchi Cesare, Bozzoli ing. Riccardo, Torelli ing. Enea.
Vedano Olona. — Castelletti Giuseppe.
Viconago. — Giorgetti Luigi.
Viggiù. — Franzi Giuseppe, Giudici Gerolamo.
COSENZA. — Telesio nob. Alfonso.
CREMONA. — Società Ginnastica Cremonese, Pernice Arnaldo.
Bonnemerse. — Bodini Gaetano.
Casalbuttano. — Ravani Carletto.
Castelleone. — Capra Ernesto, Loverite Paolo, Masinari Ernesto.
Crema. — Albergoni cav. avv. Guido, Bonzi conte Antonio, Ferrari Giuseppe, Giudici Giacomo, Premoli conte Luigi.
Duemiglia. — Mazzola Giovanni.
Paderno Cremonese. — Mondini Luigi.
Pizzighettone. — Berardi avv. Eduardo.
S. Bernardino. — Trezzi Ettore.
Soncino. — Erba Tito.
Soresina. — Corvi Lorenzo, Galli G. Battista, Genala Carlo, Pedroni Giovanni, Riboldi Attilio, Soragna Arnaldo.
CUNEO. — Piazza Adolfo Federico.
Alba. — Calissano Enrico, Ferraris dott. Teodoro.
Barge. — Tribolo Antonio.
Brà. — Parrini rag. Vittorio.
Cortemilia. — Berio Giacomo, Cattò Luigi, Isola Riccardo, Molinari dott. Giuseppe.
Dogliani. — Società Sportiva Doglianese.
Ormea. — Giorgio Attilio.
Racconigi. — Cavallo Vittorio.
Saluzzo. — Binetti cav. Luigi.
Savigliano. — Albera Cesare.
Trinità. — Fasano Giulio.
Vievola. — Gallo Francesco.
Villafalletto. — Bertola Carlo.
Vinadio. — De Cecco ten. Giovanni, Franzitta Francesco, Tassini Amedeo.
FERRARA. — De Meglio dott. Massimo, Neppi Felice, Pozzati Teodoro.
Massafiscaglia. — Del Lago dottor Girolamo.
Mezzogoro di Codigoro. — Gennari Domenico.
Migliarino. — Passari Cesare.
Pontelagoscuro. — Trombetta Olindo.
FIRENZE. — Bacci Aristide, Berry Ferdinando, Bucelli Umberto, Cantinelli Omero, Castellani Gino, Cellai Ugo, Cipriani Enrico, Coates Alberto A., Coli Enrico, Colombo Pietro Domenico, Conti Mario, De Giorgi Efisio, Failli Umberto, Fioravanti Mario, Forti Giorgio, Franchini Augusto, Galardi Gino, Gioja Flavio, Greppioni Ginseppe, Guetta Guido, Guicciardini conte Lodovico, Maestrelli Emilio, Miccinesi Luigi, Nunzi Antonio, Patti Angelo, Peratoner Alberto, Picello ing. Pietro, Rasini Edmondo, Renard Luigi, Sgrilli Eugenio, Targetti Ugo.
Borgo S. Lorenzo. — Quirici Ciro.
Dovadola. — Bonauguri Ezio.
Fiorenzuola. — Vangelisti Augusto.
Marradi. — Scalini nob. Antonio.
Pistoia. — Livi Felice.
Prato. — Aiazzi Gennaro, Bertelli Alfonsò, Bigagli Arrigo, Coppi Domenico, Dini Vincenzo, Passerini Silvio Vittorio, Società dei Migoduli, Zanobini Diego.
Rocca S. Casciano. — Ragazzini dott. Enrico.
S. Miniato. — Masoni Egisto, Pucci rag. Arturo.
S. Piero in Bagno. — Balducci dott. Alberto, Zattoni Quirino.
S. Croce sull'Arno. — Ciardi Vittorio.
Vallombrosa. — Braghetta Raimondo.
FOGGIA - *Cerignola.* — BattagliniGiovanni, Caputi arch. Luigi, Cibelli Saverio, Potenzo dott. Francesco, Preziuso Domenico, Resse avv. Michele, Rinaldi dott. Giovanni, Tannoja Carlo.
Ortanova. — Pugliese Filippo.
FORLI'. — Alberti Cermison conte Alberto, Gibertini prof. Dante.
Mercato Seraceno. — Pizzinelli Emilio, Vallesi Giuseppe.
Rimini. — Baldini Lodovico, Perilli Luigi.
GENOVA. — Alberti Eugenio, Antola Virgilio, Beltrandi Adolfo, Boggiano Emilio, Borgo Roberto, Brichetti Alessandro, Canepa Pietro, Cappello Armando, Carena Giuseppe, Carenzi Giacomo, Cattaneo avv. Riccardo, Cavanna Guglielmo, Combi Mario, Conti Franco, Coscia Ernesto, Dal Bello Edoardo, De Martini Lodovico, Dondi G. Batt., Flaumini cav. Minzi, Gambaro Michele, Giauni Cesare, L'Internazionale per rifornimento di Moto Napha ai motori F. S. Tardy, Lanza Agostino, Lanzetti Giuseppe Erminio, Lucchetti Edoardo, Marcenaro Agostino, Maresca Mariano, Martel Giuseppe, Mistretta Luigi, Monticelli Francesco, Mussetti Ottavio, Origone prof. Paolo, Passalacqua Biagio, Pasta Giovanni, Pauvini Pasquale, Pedemonte Angelo, Perasso Domenico, Poggi Umberto, Polimeni Giovanni, Raggio G. Battista, Righini di S. Giorgio ingegner Ferdinando, Saettone Emanuele, Saettone Pietro, Severini Giacomo, Torsegno Emilio, Trucco Emilio, Vassallo Luigi.
Albissola. — Piccone Antonio.
Camogli. — De Gregorio cap. Biagio.
Chiavari. — Bozzone avv. Giovanni fu Giuseppe, Lando Emilio, Società Economica.
Cornigliano Ligure. — Besaccia Luigi, Fragalà Giuseppe.
Pegli. — Chiappori Emanuele, Defilla Roberto, Gasti Giuseppe, Rotondo Angelo.
Pontedecimo. — Dasso Nino.
Rapallo. — Baglioni Carlo.
Rivarolo Ligure. — Volpi cav. Francesco.
Sampierdarena. — D'Aste Luigi, De Nicola Giuseppe.
S. Margherita Ligure. — Barbagelata Stefano, Bause Raffaele, Candiani Attilio, Favale Amedeo, Gianello Angelo, Macchiavello Aristide, Scarsella avv. prof. Attilio.
Sarzana. — Giorgetti Giuseppe, Ollandini Gioacchino.
Savona. — Aonzo Carlo, Araldo rag. G. B., Bortolotto Giacomo, Calabria Giuseppe, Ciceri Angelo, Fait rag. Lino, Gaggiotti Eugenio, Mariano Pietro, Pedesini Cesare, Sguerzo Alberto G. B., Tarò Oreste, Torelli Edoardo.
Sestri Ponente. — Lovati Eugenio, Ratto Brancaleone, Ventorino Carlo.
Spezia. — Biraghi Virgilio, Ferrari Amilcare, Orengo Salvatore, Speciale Pietro.
Zinola (Savona). — Pessano Angelo Silvio.
GIRGENTI. - *Bivona.* — Usseglio Giacinto.
GROSSETO. - *Massa Marittima.* — Fiaschi Unico, Mazzotti Francesco, Morandini ingegner Bernardino, Niccolini Italo.
Petricci. — Orlandi Sigismondo.
Pitigliano. — Cesano Egidio Edoardo, Martinucci Casimiro, Sadun Benedetto.
Sorano. — Poggi Carlo.
LECCE. — Del Giudice Paolo.
Brindisi. — Garzia Vincenzo.
Monteroni. — Guerini geom. Luigi.
Taranto. — Tanfani Alberto, Viale rag. Antonio.
LIVORNO. — Ferrari Pietro, Paci Giuseppe, Pastacaldi Francesco, Tavolacciari Gino, Torelli Gino.
Rio Elba. — Bolsi Arnaldo, Carfagna Carlo, Lori Alberto.
LUCCA. — Carignano Renato, Sardi conte Carlo.
Marlia. — Lenci Pietro.
Monsummano. — Brancolini Pietro.
Querceta. — Biagioni dott. Gustavo.
Seravezza. — Leoni Italo.
Viareggio. — Puosi Edoardo.
MACERATA. - *Mogliano.* — Tentella Nicola.
Porto Civitanova. — Fulgenzi Massimo, Ravanelli Giuseppe, Pierangeli Ido.
S. Severino. — Ranciaro Ernesto, Zampa Tebaldo.
MANTOVA. — Affini Alfredo, Bacchi Guglielmo, DA RIN AFFINI ELVIRA, Fedriga ragionier Giuseppe, Norsa Carlo, Norsa Giulio, Palazzi Luciano.
Asola. — Guarnieri Ernesto, Tamburini Arnaldo.
Castiglione Stiviere. — Caleffi Giovanni.
Ceresara. — Maestrini Innocente, Margoni Saverio.
Goito. — Scattolini Giuseppe, Teni Carlo.
Marmirolo. — Foroni dott. Aurelio.
Ostiglia. — Giacominelli Italo, Lodi Ugo.
Suzzara. — « Antitristitia Club » Dolci Soster Alberto, Melli avv. Carlo Augusto, Natali Dante, PedroniEttore, Vincenzi Alessandro.
Villimpenta. — Zani Carlo.
MASSA CARRARA. - *Massa.* — Ciberti Annibale, Federer Carlo, Federer Rodolfo, Heller Giuseppe, Penaglia Pietro.
Bagnone. — Raffaelli dott. Luigi.
Carrara. — Berring Nicola Giorgio, Pelliccia Pietro.
Castelnuovo Garfagnana. — Giorgetti Amerigo, Mimolo Mario, Giambastiani Pilade.
Pontremoli. — Cortesi Mameli, Pozza dottor Pietro.
MESSINA. — Bonanno Arturo, Cartani Emilio, Maroni Lorenzo, Rodigliero cap. Giovanni, Salvi ing. Cesare, Trombetta Giacomino.
Mistretta. — Tescari Augusto.
Pace del Mela. — Schepis Angelo.
MILANO. — Accornero Emilio, Acquati Enrico, Albaroni Andrea, Albricci ing. Enrico, Alfieri Vittorio, Amistani Aldo, Bacchi Giuseppe, Balbo Regolo, Balma Alessandro, Barlè Augusto, Belloni Luigi, Belloni Massimo, Bellotti A. R., Benussi Giorgio, Berna Angelo, Bernieri Claudio, Bertolè-Viale nobile Ettore, BESOZZI BRAMBILLA ALFONSA, Biancardi Mario, Biffi Emilio, Bignami Attilio, Bochicchio Canio, Bonati Camillo, Bondioli Cesare, Borgonovo Luigi, Bossi Giuseppe, Bova Antonino, Braener Ervin, Brellier Francesco, Brenna Luigi, Brugnoni Angelo, Brunelli Roberto, Buccellati rag. Federico, Buraschi Angelo, Burgonzio dott. Luigi Camillo, Bussolini Vittorio, Caccialanza Emilio, Caimi Paolo, Cajo Cesare, Calcatezza Enrico, Caligari Luigi, Canali Domenico, Cappelli Marco, Carulli Riccardo, Cassina Carlo, Cavenago Angelo, Coari Mario, Colombo Giacomo, Comolli Edoardo, Comoni Carlo, Cooperativa Unione e Sport, Corbetta Achille, Coulliaux Carlo Alberto, Coppini Ettore, Curti Petarda Giorgio, Dell' Oro Beppi, De Lutti Vincenzo, De Marchi Attilio, De Micheli ing. Cesare, De Micheli Pietro, Denti ing. Eugenio, Denti Mario, Falchetti Tancredi, Fantinati Steno, Fassini Biagio, Fenini Paolo, Ferrari Enrico, Ferrari Gaetano, Ferrario Pietro, Fey Angelo, Filippini Mario, Forloni Alfredo, Fornaroli ragionier Francesco, Fornaroli Giuseppe, Fratino Giuseppe, Gadda ing. Giuseppe, Gadola Giuseppe, Gallazzi Luigi, Gallini Carlo, Gallini Ettore, Ghezzo Domenico, Giannoni rag. Enrico, Gianotti Giovanni, Gini Gino, Girelli Mario, Girola Vittorio, Giussani Renzo, Goldschmidt Erich, Gorla Alberto, Guazzoni Giuseppe, Introini Aldo, Isacchi Gaetano, Krumm ing. Eraldo, Lazzari Giulio Cesare, Le Comte Giulio, Leonino barone Davide, Litta Modignani nob. Gaetano, Luraghi Pietro, Maganza Vincenzo, Maisetti Ettore, Malagoli Innocenzo, Malaspina Alberto, Marini Arturo, Marozzi G. Alberto, Martinazzi rag. Eugenio, Meisenhölder Franz, Merlini Aldo, Mezzina Nicola, Milani Mansueto, Minasi Riccardo, Molinari Pietro Andrea, Nadis dott. Adolfo, Nicola Luciano, Nicolini Carlo, Ottina Alfredo, Ottolino Ernesto, Pagamici Antonio, Paleari rag. Giovanni, Papetti Vincenzo, Parenzan Giovanni, Parravicini Enrico, Pedraglio Garlo, Pelli Giuseppe, Penati Luigi, Perego Antonio, Petracchi Mario, Piatti Carlo, Piccaluga Achille, Picchetti Pietro, Piola Davero ing. Pietro, Pracchi Federico, Prestini rag. Grazioso, Preti rag. Giuseppe, Pullè Roberto, Quarti Angelo, Ragazzi Guido, Raggi Rodolfo, Ravello Camillo, Ricevuti Alfredo, Ricordi Emanuele, Rippa Paolo, Rossi Carlo Antonio, Rossi Enea, Rossi Giuseppe, Rovatti Aston, Sadchi Tito Arturo, Sacheri Carlo, Salomoni Virginio, Sanjust di Teulada cav. uff. ingegner Edmondo, Scaltrini Attilio, Simonetta Luigi, Società « Pro Salute », Solera Temistocle, Sorlini Virginio, Speroni Giuseppe, Stabilini Gaetano, Stori Pietro, Strada rag. Giuseppe, Stucchi Eliseo, Sturm Cesare, Sussmann Arthur, Terzi Vincenzo, Tizzoni Oreste, Tremolada rag. Carlo, Trezzi rag. Emanuele, Trezzi Ermenegildo, Vaghi Antonio, Volarolo Felice, Valsecchi Carlo, Venegoni Luigi, Veneroni Ponziano, Viganotti Felice, Villoresi ing. Gaetano, Visconti Luigi, Volpati Carlo, Widmann Heinrich, Zavatone G. B.
Abbiategrasso. — Arioli Luigi, Cairati Antonio, Villa Battista, Vismara Amedeo.
Affori. — Orsenigo Luigi.
Agrate. — Canali Edoardo.
Bertonico. — Raffa Angelo.
Bollate. — Gallina dott. Giovanni.
Bovisa. — Ajroldi Emilio, Monti rag. Umberto, Piatti Franco, Pogliani Francesco, Viola Carlo.
Busto Arsizio. — Croci Angelo, Frediani Alessandro, Gnocchi Pompeo, Lorenzini Angelo, Lualdi Carlo, Masera Enrico, Vermi Felice.
Vigentino per Campassino. — Pizzini Vittorio.
Caponago. — Giussani Carlo.
Castellanza. — Baita Giuseppe.
Cernusco sul Naviglio. — Società Ciclistica Cernuschese.
Desio. — Longoni Giuseppe, Malberti Vaifro.

Gallarate. — Cagnola Mario, Calcaterra Stefano, Caroli Ernesto, Grassi Piero, Quadrelli Paolo, Sacconaghi Angelo.
Gorgonzola. — Bianchi Carlo.
Gorla I. — Merlini Erasmo.
Greco Milanese. — Lavezzari Giovanni.
Legnano. — Marelli Urbano, Piccagnoni dottor Gaspare,
Lentate. — Colombo Angelo, Lanzi Emilio.
Lodi. — Bazzigaluppi Attilio, Chiesa G. B.
Magenta. — Bignami Guido.
Monza. — Blanc Edmondo, Borella Antonio, Calvi Giulio Cesare, Castelli Mario, Fossati Emilio, Levati Renzo, Redaelli Ernesto.
Olgiate Olona. — Bianchi Salvatore.
Ozzero. — Lazzaroni Luciano.
S. Angelo Lodigiano. — Oppio Adriano.
Saronno. — Banfi Eugenio, Bocchiola Enrico, Brachi Vincenzo, Cogliati Guglielmo, Fumagalli Alfredo, Gianetti Gaetano, Lazzaroni Davide, Rubel F. W., Sala Camillo, Sala Virginio.
Sesto S. Giovanni. — Berti Giusecpe, Cattaneo Antonio, Lovati Battista, Trasi Antonio.
Trenno. — Negri Antonio, Porta Giuseppe.
Trezzo. — Lanero Giovanni.
Vanzago. — Gattinoni Giuliano.
Vaprio. — Giovanzana Rodolfo.
Vimercate. — Banfi Enrico.
Vizzola Ticino. — Sammaruga Felice.
Zelobuompersico. — Quattrini Mario.
MODENA. — Boschetti conte Anton Ferrante, Casalgrandi Gaetano, Fioretta cav. Pietro, Galli Giuseppe, Marca Tommaso, Pavia prof. Luigi.
Carpi. — Marchi Arturo.
Fiorano. — Reggiani Riccardo.
Mirandola. — Giglioli Paolo.
NAPOLI. — Bulgarelli ing. Carlo Emilio, Brancaccio ing. Teodoro, Cioffi Luigi, de Nuccio Guido, Isotta Umberto, Landi Antonio, Perrone Eugenio, Santarsiero Giuseppe.
Casamicciola. — Dombrè Guglielmo.
Castellamare di Stabia. — Circolo dell'Unione.
NOVARA. — Bonati Vittorio, Forzone Giovanni, Landra Giulio Andrea, Marcioni ingegner Angelo, Masi Raoul, Morandi Francesco, Ossola rag. Ernesto, Paganoni Agostino, Stangalini Luigi.
Alagna Sesia. — Guglielmina Adolfo.
Alzo. — Simonetta Giovanni.
Biella. — Azario Celestino, Borrione Corrado, Colombo Attilio, Cucco ing. Attilio, Delleani Paolo, Gallarini Mario, Gallo Leonardo, Golzio Annibale, Gremmo Riccardo, Guala Paride, Perrone Carlo, Prina Diale Ercole, Ramella Aristide, Ramella Camillo, Ramella Gal Lodovico, Sella Quintino, Vercellotti Erminio.
Borgosesia. — Boggio Massimo.
Callabiana. — Nelva Placido.
Carisio. — Azzeglio Carlo.
Castelletto Ticino. — Barberi Cesare.
Chiavazza. — Zoia Giovanni.
Crescentino. — Demichelis geom. conte Nicolò, Milano Giovanni.
Crusinallo. — Rasi Carlo.
Domodossola. — Caldi Enrico, Giraldi Salvatore, Menapace Dante, Rugalli Luigi, Samonini dott. Achille, Volpi Cesare.
Galliate. — Pozzi Alberto.
Iselle. — Pogliani Alessandro.
Lessona. — Zoccola Raffaele.
Mosso S. Maria. — Boggio Carlo.
Netro. — Favario Pietro, Ruffino Ettore, Ruffino Guido.
Omegna. — Viassone Guglielmo.
Orta. — Urani Francesco.
Pettinengo. — Prina Giovanni.
Pianceri. — Sesti Giuseppe, Traversini Enrico.
Pogno. — Neri Prospero.
Pralungo. — Mondino dott. Arturo.
Romentino. — Pigni Ernesto.
Sandigliano. — Borri Mario.
S. Maria Maggiore. — Rostagna dott. Callisto.
Stresa. — Giovenzana Carlo, Simon Paul.
Strona. — Stradella rag. L.
Valle Mosso. — Ribatto Giuseppe.
Valle Inferiore Mosso. - Borriuo Antonio.
Varzo. — Donadoni Remo, Donadoni Romolo, Lusardi Domenico, Monti dott. Terzillo.
Vercelli. — Balbo Carlo, Raynero Ernesto, Ruffo tent. Giuseppe.
Verrone. — Borri geom. Giuseppe.
Vogogna. — Callegari Enea.
PADOVA. — Cesari Roberto, Croppi Umberto, Da Zara Marco, Favero Giacomo, Pesaro cav. ing. Giuseppe, Pistorelli Emilio, Santinelli Adolfo, Santinelli Ettore, Toschi Mauro, Vason Angelo
Bagnoli. — Conconi Filippo.
Borgoricco. — Cometti Antonio.
Carmignano. — Ziani Ercolano.
Cittadella. — Tommasi Francesco.
Conselve. — Bono Giulio, Maniero Guerrino.
Este. — Dalla Bona nob. Augusto, Flores d'Arcais ing. Raimondo.
Piazzola sul Brenta. — Zanoni dottor Umberto.
Piove di Sacco. — Molin rag. Antonio, Venturini Giuseppe.
PALERMO. — Mondini magg. Raffaello, Paoli Roberto, Quartana avv. Alfredo.
PARMA. — Biaggi Pierino, Bolla Francesco, Bongiorni dott. Tommaso, Calzavara geometra Argemone, Collamarini Edoardo, Conti Bartolomeo, Corbellini Ciro, De Marchi ragioniere Angelo, Ferrari Carlo, Gasparini dott. Giovanni, Leoncini geom. Luigi, Moreau Domenico, Negri Mario, Pagani Icilio, Peroni Luciano, Pinardi Alfredo, Provinciali ing. Alfredo, Rossi Diogene, Saltini dott. Ugo, Scotti avv. Arturo, Spreafichi ing. Carlo, Versè Umberto, Viganotti Dante, Viglienzoni rag. Stefano, Zunini Paolo.
Borgo S Donnino. — Cordani Giuseppe, Tedeschi Alessandro.
Borgotaro. — Pierangeli dott. Silvio.
Corniglio. — Bocconi Marco.
Fontanelle di Roccabianca. — Cavalli dott. Giuseppe.
Noceto. — Onofri dott. Enrico.
Roccabianca. — Magnani Quintino.
Salsomaggiore. — Carati ing. Clelio.
S. Secondo. — Zileri Saturno.
Sissa. — Gandini Alfredo.
Varano Melegari. — Milanta Ciro.
PAVIA. — Fossati prof. cav. Ercole, Lambri Facondo, Massara geom. Amedeo.
Bissone. — Giovanardi ing. Umberto.
Broni. — Bianchi Napoleone, Canepa geometra Silvio.
Castel d'Agogna. — Porta Camillo.
Corteolona. — Zambelli ing. Spirito.
Lomello. — Exôbar Dànào.
Mede. — Robone geom. Giuseppe.
Mornico. — De Filippi Arturo.
Parona. — Bianchi Pierino.
Sannazzaro. Astaldi Attilio.
S. Angelo. — Boggiano Giovanni.
Sartirana. — Brusa Vittorio, Calvi ing. Mario, Unione Sportiva.
Stradella. — Riccadonna Siro.
Valle Lomellina. — Anglese Mario, Prosino Angelo.
Vigevano. — Bocca ten. Edoardo, Negroni Emilio, Tallero Carlo.
PERUGIA. — Cavallucci Allegro, Cipriani Sesto, Naumann Yohanner, Pagani Emilio, Ricci Giuseppe Alessandro, Salvatori Luigi, Sportoletti Ottavio, Valentini conte Luciano.
Ponte Falcino. — Cipriani Giuseppe.
Pozzuolo. — Pieracciani Parmena.
Spello. — Carosi Emilio, Melchiori prof. Enrico.
PESARO. - *Fossombrone.* — Bossi Wladimiro.
PIACENZA. — Beretta rag. Ennio, Bertocchi rag. Camillo, Bionda rag. Luigi, Cagnoni Mario, Fiori rag. Alfredo, Maestri geometra Ettore, Malchiodi dottor Alberto, Municipio, Novelli rag. Alessandro, Po dottor Italo, Quadrelli Giuseppe, Ratti rag. Severino, Verani Gaetano.
Castell'Arquato. — Bargoni Giuseppe.
Fiorenzuola. — Arata Stefano.
PISA. — Daina Ercole, Ferrari Fabio, Lopez Adelardo, Pontecorvo Massimo, Vignolo prof. Quinto.
Cecina. — Humbert Pierre.
Marina di Pisa. — Coscera Carlo A.
PORTO MAURIZIO. - *Bordighera.* — Roggeri Leopoldo, Viola Pietro.
Dolceacqua. — Bonfanti dott. Luigi.
Oneglia. — Bensa Carlo, Lusso Rodolfo.
S. Remo. — Anselmi Giacinto, Clerissi Alfredo.
POTENZA. — Sarli cav. dott. Camillo, Scarafia geom. Luigi.
Lauria Superiore. — Cinti geom. Guglielmo, Cossaro geom. Enrico, Pittella Mansueto, Plastino geom. Giuseppe, Ragonese geometra Pietro, Viceconti dott. Lorenzo.
RAVENNA. — Colli Ercole, Focaccia Anacleto, Gardano Giovanni, Mattioli Annibale, Molduzzi Guido, Pollini ten. Gaetano Emilio.
Faenza. — Rossini ing. Angelo.
Lugo. — Borghini Antonio, Graziani prof. Giuseppe, Minzolini Sante, Ruffini Manlio.,
Massalombarda. — Giustiniani Barbieri marchese Stefano, Tarelli Ugo.
S. Pierino. — Brusi Augusto.
REGGIO CALABRIA. — Adorno Arturo, Casclano Antonino, Marino Alfonso.
REGGIO EMILIA. — Bisi geom. Attilio, Fornaciari Francesco, Franceschini geom. Silvio, Lari Ettore, Spaggiari Amadio.
Castelnuovo Sotto. — Iemmi Oreste.
Guastalla. — Levi Carlo, Mossina Flavio, Rabitti Luigi, Rossi Ercole, Triscani Attilio.
Montecchio. — Mattioli Albino.
Scandiano. — Poli Gaetano.
Villa Pieve di Guastalla. — Gallusi Pericle.
Villarotta. — Corradini Gino.
ROMA. — Bartoli Avveduti Sebastiano, Belloni Angelo, Bettini A., Bignami Giuseppe, Bordini ing. Alberto, Bussolini Domenico, CANORI ANNA, Castellino Angelo, Clerici Giuseppe Alfonso, Conti Enrico, del Balzo duca di Presenzano, de Pascalis dottor Salvatore, De Salvi Romeo, Fea Leonardo, Ferrario Umberto, Gaetti Armando, Gancia Michele. Gigliesi Vincenzo, Hoffmann Joh, Kerbaker ing. E. A., Levera Cesare, Libertini di S. Marco Alessandro, Massarek Riccardo, Mazzucchetti Giulio, Moriggia ing. Carlo Romolo, Panattoni Angelo, Parisi cav. Giuseppe, Pinedo Alfredo, Polizzotti dott. Salvadore, Quagliotti Alessandro, Ranieri Tenti Ugo, Rossi dottor Carlo, Santi Giuseppe, Santini cavaliere Pio, Tatta Daniele, Ugolini ingegnere Edoardo, Vitali Amedeo, Volpi rag. Alberti, Welby ing. Alfredo, Zanetti Mario, Zanon Giacomo, Zunini ing. Giovanni.
Acquapendente. — Bigerna Aldo, Cordeschi dott. Giuseppe.
Canino. — Finzi ing. Faust.
Montalto. — Puntoni Dante.
Terracina. — Gentilucci Aristide.
Tivoli. — Marconi Giuseppe.
Vetralla. — Raparelli Innocente.
ROVIGO. — Baldassari Francesco.
Badia Polesine. — Chieregato Tullio, Francesconi ing. Attilio, Francesconi Giovanni, Salvadori Antonio, Zonta Federico.
Fratta Polesine. — Cornoldi dott. G. B.
SALERNO. — Manna rag. Ernesto, Mattina avv. Giuseppe, Pettinati rag. Adolfo, Tortorella Giuseppe.
Angri. — Cappelli Gennaro.
Lanzara. — Calvanese Francesco.
Nocera Inferiore. — Rossi Bussola Vincenzo.
SASSARI. — Dorello dott. Luigi, Mafferetti geom. Pirro.
Aggius. — Bima geom. Claudio.
Alghero. — Palomba Giovanni.
La Maddalena. — Serravalle Vittorio.
Porto Torres. — Circolo di Lettura.
Pozzomaggiore. — Delogu nob. Gavino.
Tempio. — Omodei Salè geom. Egidio.
SIENA. — Bardini Giuseppe, Donati avv. Giuseppe, Favre Ruggero, Guidotti dott. Evaristo, Mannelli Simoncelli Alessandro, Mori ing. Giuseppe.
Frosini. — Plata Alessandro.
Montepulciano. — Peruzzo Aroldo.
Radicondoli. — Bucci Luigi.
Sarteano. — Marini Gaetano, Stagi Arduino.
SIRACUSA. - *Modica.* — DI LORENZO CARLOTTA.
SONDRIO. — Zucchello avv. Aurelio.
Chiavenna. — Mezzera Emilio.
Morbegno. — Meneghini rag. Aristeo.
TERAMO. — Guerrieri Alberto, Narcisi Francesco, Rumiano Manlio, Spinozzi Giovanni.
Castelli. — Celli Rodolfo.
Nocciano. — Gasbarri Giuseppe.
TORINO. — Abbracchio Michele, Allara Giuseppe, Altina Graziano, Ambruzzi Lucillo, Arboletti Giuseppe, Armandis Giulio, Assanto Alberto, Associazione e Collegio dei Geometri, Ballo Alberto, Balzola Severino, Baravaglio Alfredo, Bava Francesco, Bellone Alberto, Berardo Luigi, Bertero Paolo, Berton Federico, Biolley Emilio, Bocca Emanuele, BONA MARIA, Bordino Giuseppe, Borsello Carlo, Bottazzi Matteo, Botteselle dott. Dino, Buscaglione ingegnere Giuseppe, Bustico Carlo, Cagna Ernesto, Calcia Daniele, Camera Annibale, Camusso Alessio, Canonica comm. Pietro, Cantin dott. Lorenzo, Cappa Marcello, Careglio Giovanni, Casalone Carlo, Casana Pier Luigi, Castellano Giovanni, Cavajà Matteo, Ceria Giovanni, Ceruttl Carlo, Ceruttl cav. avv. Cirillo, Cesia Alessio, Cha

puis Alberto, Chieccbio magg. Sebastiano Leonardo, Claretta Assandri Camillo, Clerici ing. Carlo, Coda Ettore, Comberti Remo, Craveri Calisto, Dalla Valle di Pomara march. Luigi, Damiani Valentino, de Langier Giuseppe, Delmastro Candido, Delmastro Egidio, D'Imporzano Giovanni, Dionisotti Casalone avv. Eugenio, Drocco cav. prof. Francesco, Ercoli avv. Aehille, Ferri ing. Luca, Francia Felice, Fürst Federico, Gagliardi Luigi, Gaidano Giacomo, Galeppi Adolfo, Gallo Pietro, Gamba Giovanni, Garola Costantino, Garrone Gio. vanni, Gattoni Baldassare, Gazelli conte Paolo, Giacopazzi Giacomo, Gianolio Ferruccio, Girardi Giovanni, Gorreta Carlo, Goveani Felice, Graffi geom. Carlo, Grasso Giovanni, Grassotti Battista, Gualino Lorenzo, Guglielmone Mario, Ivaldi Alessandro, Jamucci Daniele, Lang Giorgio, Levi De Veali Elia, Luciano Edmondo, Maffiotti Giovanni, Magnani Gaetano, Marchese Carlo, Margotti avv. Pio, Marsanò Vincenzo, Masino Pietro, Mautino Edoardo, Mazzoli Pietro, Meille dott. Luigi, Mo prof. Germano, Momo Giuseppe, Montrucchio Giovanni, Mosca Pietro, Nicola avvocato Lodovico, Nosenzo Luigi, Novo Mario, NEGRI IDA ved. POCHINTESTA, Negri rag. prof. Renato, Odello Giovanni, Olivetti Agostino, Ottolenghi Maurizio, Pagliano Giuseppe, PARMETLER PANIGHETTI EMMA, Peretti Giuseppe, Perrachon Giuseppe, Perrino Alfonso, Peyla Nestore, Peyrot Michele, Pignetfi Ugo, Pistamiglio Giovanni, Pizzorni Giulio, Porcellini Gioachino, Quaranta Natale, Querzani Giuseppe Dario, Rainelli Riccardo, Rampone Giuseppe, Rapelli Francesco, Ratti geom. Odoardo, Recanzone Giuseppe, Regogliosi dott. Emilio, Ribetti Adolfo, RICCARDI di LANTOSCO BASCO contessa V., Riccò G. B., Rizzola Francesco, Roasenda Gabriele, Rolfo Federico, Rollini Aldo, Rossi Felice, On. Rossi avvocato comm. Teofilo, Rossi Virginio, Ruella Felice, Rutto Carlo, Ruvinale Napoleone, Salvaneschi Rinaldo, Schivardi Romeo, Scola Giovanni, Scrivano Silvio, Secchi Francesco, Sedino Guido, Servati Luigi, Silvano ing. Emilio, Socco Carlo, Sporting Club, Staehli Martino, Tappi Giuseppe, TRICERRI LEONIA, TRON MARIA, Vaccarino dott. Corrado, Vassotto Americo, Venchi Carlo, Vietti Isidoro, Vigliani ingegnere Giacomo, Villanis Amedeo, Zanelli Raoul, Zanetti Enrico, Zeglio Romualdo, Zeni Eugenio, Zublena Giovanni.
Aosta. — Nouchy Anselmo Camillo.
Avigliana. — Asigliano Valerio.
Azeglio. — Riconda Ilo.
Bardonecchia. — Giai Miniett Clemente.
Borgone. — Durando G. B.
Cambiano. — Gilardi dott. Luigi.
Carmagnola. — Boanò Giuseppe, Diena Eugenio, Osella Pier Edoardo.
Caselle. — Rubietti Domenico, Vescovi avvocato Camillo.
Chieri. — Bayly Ives, Diverio Michele.
Ciriè. — Circolo Sociale.
Collegno. — Bettini Tancredi, Gussoni Cesare.
Fenestrelle. — Brunetta d'Usseaux conte Luigi, Da Sacco conte Gino.
Giaveno. — Bruno Ettore.
Lavriano. — MAJA GIANNINA.
Leyni. — Borghesio Pierino.
Luserna S. Giovanni. — Boër Giovanni.
Mathi. — Cantoni Ernesto, Pasini P. Costantino, Rescalli Guido.
Moncalieri. — Picotto geom. Guido.
Morgex. — Levi avv. Ugo, Peyretti Stefano.
Orbassano. — Lavagna avv. Attilio.
Pinerolo. — Fanchiotti dott. Eugenio, Rossi rag. Giovanni, Sardi Maurizio, Tarantino Vincenco.
Rivarolo. — Mignanego Egidio.
S. Ambrogio. — Neveux Fortunè.
Torre Pellice. — Alasio Antonio, Bonnet Silvio, Danna Amedeo, De Bernardi Vito, Frencia Dino, Muston Guglielmo, Pasquero Giov. Alberto, Ricca Alberto, Stallè Davide.
Venaria Reale. — Arzani ten. Annibale, Notarbartolo di S. Giovanni Filippo, Ponza di S. Martino Alberto.
Vinovo. — Zoppis Chiaffredo.
TRAPANI. — Cutufello Saro.
TREVISO. — Grollo dott. Antonio, Samossa Giacomo.
Conegliano. — Altan Leandro, Marchetti Giovanni.
Cornuda. — Castagna cav. ing. Luigi, Tescari Gaetano.
Montebelluna. — Conte Romolo, Dalla Riva Pulini Giuseppe.
Oderzo. — Manfren Francesco, Simoni dottor Antonio.
Spresiano. — Bruno rag. Innocente, Circolo Ciclistico.
Tarzo di Vittorio. — Giacomini dottor G. B.
UDINE. — Bergnoli Quintilio, Blasoni Pietro, Bubba Giovanni, Pigozzi ing. Gaetano, Tulissi Vittorio.
Caneva di Sacile. — Frova Guido.
Cividale. — Wallop Guido.
Lauco. — Gressani Pietro.
Pordenone. — Ferrari Vittorio.
Sacile. — Benvenuti Romani, Zancanaro Vittorio.
Spilimbergo. — Collesan Andrea, Concina Giuseppe, De Rosa Osvaldo, Floriani Virgilio, Marini Carlo, Ruini dott. Giuseppe.
Tarcento. — Azzolini Azzo.
Villa Santina. — Menis Francesco.
VENEZIA. — Allegri Giuseppe, Bas Augusto, Casiglieri Eustachio, Coppola Castrenze, Errera Amedeo, Errera Mario, Finzi Aldo, Freundlich Leopoldo, Morpurgo Luciano, PREMOLI CAVALLINI DIANA, Samassa Ettore, Samassa Gilberto.
Martellago. — Scarante cav. Filippo.
Mira. — Nunzi Celso.
Oriago. — Porracchia Guglielmo.
VERONA. — Azzini Vincenzo, Conti Orfeo, Dadone cap. Antonio, Formiggini Davide, Gilardoni Pietro, Montresa Giuseppe, Rezzonico rag. nob. Giacomo, Sinigaglia Alessandro, Turrina Enrico, Valentini Ferruccio.
Bardolino. — Cabrusà Antonio.
Bussolengo. — Battisti dott. Agostino, Roveroni Vetusto.
Cazzano di Tramigna. — Steccanella Emilio.
Cerea. — Cabrini Carlo.
Legnago. — Meneghello Ettore, Sandrini ingegnere Ernesto.
Marcellise. — Cavadini Augusto.
Minerbe. — Circolo Ciclistico.
Pescantina. — Alberti Alberto.
S. Giovanni Lupatoto. — Mazzi Silvio.
Sanguinetto. — Voghera avv. Eugenio.
Valeggio. — Fossa Angelo.
VICENZA. — Peruzzi Annibale, Scotton Giovanni.
Bassano. — De Lucchi dott. Giorgio, Favero Emilio.
Breganze. — Tracanzan Giuseppe.
Gambellara. — Farina Pietro.
Mason. — Cecchetto rag. Agostino.
Pianezze. — Azzolin Sebastiano.
Rocchette. — Crico Oddone, Daelli Arturo, De Bona Tommaso.
S. Lazzaro. — Biasin Luigi.
Santorso. — Pozzan Giuseppe.
Schio. — Mauri Silvio.
Thiene. — Zanini Carl Arnaldo, Ziche Francesco.
Torrebelvicino. — Bortoli Giuseppe.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Cormons.* — Culot Francesco, Kurzemann Raimondo.
Gorizia. — Grioni Silvio, Klauzer Antonic, Podgornick avv. Carlo.
Pola. — Germoglio Giovanni, Peteani Armando, Salvadori Ettore, Sottocorona Paolo.
Rovigno. — De Manincor Arturo, Grossich Egidio.
Trieste. — Cavallerin Vittorio, Godina Emilio, Sabadello Carlo.
TRENTINO. - *Arco.* — Höder Bernardo.
Condino. — Tambosi Guglielmo.
Grigno. — Nervo Pietro.
Rovereto. — Azzolini Guido, Costa Renzo.
Termengo. — Marchesi Cristoforo.
Trento. — Garbari dott. Giuseppe, Heindl Enrico, Larcher Giandomenico, Mayr Giorgio.
Vigo di Fassa. — Fuecher Guglielmo.
PROVINCIE DIVERSE. - *Budapest.* — Marcellino Giovanni.
Fiume. — Devetach Federico.
Gravosa. — Güch Nico M.
Pertschak. — Foramitti Luigi.
Salisburgo. — Musch Giuseppe.

Francia.

Cannes. — Mounier Giuseppe.
Levallois Perret. — Kasson Jules.
Marsiglia. — Rocoffort Raoul, Rossolin Victor,
Menton. — Tarozzi Alessandro.
Nizza. — Vautier Georges.
Parigi. — Castelli Gagliano conte Gabriele, d'Arlincourt Adrian, Donzel Henry, Goudchaux Edmond, Pandur Lodovico, Principe Eugenio, Simond Victor.

Grecia.

La Canea. — David Lorenzo, Piedimonte Nicola, Rosso Domenico.

Inghilterra.

South Shields. — Wite Thomas.
Willington on Tyne. — Scorer cap. Thomas D.

Svizzera.

Au. — Lupo dott. Francesco.
Briga. — Gallino Felice.
Brissago. — Pantelini Giovanni.
Lugano. — Bellani Giovanni.
St. Moritz. — Mac Cormick Stanley.
Neuchâtel. — Zanelli Alfredo.
Norw. — Sandri Sebastiano.

Africa.

Cairo. — Massiah Carlo Giuseppe, Segre Lelio.
Tunisi. — Ferrera Amedeo.

America del Nord.

STATI UNITI (California). - *Asti.* — Sonoma Col. Allegrini Giulio.
Fairfax. — PASTORI ADELE.
S. Francisco. — Avedano prof. Ferdinando, Brun Beniamino, Caglieri G. Giorgio, CAGLIERI ROSA, Craviotto dottor John, Fauda Carlo, Fontana M. J., Iaccheri Leonida, MUSTO CLARENCE, Musto Guido, Ratto Otto, Serra cav. Filippo, Ventura dott. Luigi.
S. Matteo. — Giannini Amadeo P.
MASSACHUSSET. - *Boston.* — Shattuck B. F.
West Roxbury. — Walker George Albert.
NEW-YORK - *New York City.* — Piva Celestino.

America del Sud.

REPUBBLICA ARGENTINA. - *Buenos Ayres.* — Alfieri Emilio, Aschiero Giuseppe, Bontà Nicolò M., Bruno G. L., Canale L. Giuseppe, Capretti Vincenzo A.. Descalzi Stefano, Ferro Alessandro, Giussani Luigi S., Landò Silvio B., Lastreto cav. Domenico, Luxardo Homero, Mazzino Bartolomeo, Mazzino Luigi, Raggio A. Luigi, Rolla Giuseppe, Roncagliolo Matteo, Roncagliolo Pedro V., Sanguineti Giuseppe, Santiago I. Solimano, Solari Giovanni G., Solimano G. Battista, Solimano Luigi, Tubino Francesco, Vattuone rag. Mario B., Vinelli G. Battista, Zenardo Armando.
URUGUAY. - *Montevideo.* — Salvo Maurizio.
BRASILE. - *S. Rocco.* — Barioni Aristide, Carravetta Giuseppe, Giambiastiani Raffaele, Pastore Domenico.

Asia.

ASIA MINORE. *Smirne.* — Abazzoglon Michele.

Soci annuali al 15 gennaio 1905 . .	N. 41 526
» » inscritti dal 15 gennaio al 15 febbraio 1905	» 1 606
	N. 43 132
Morti, irreperibili, depennati dal 1 ottobre 1904	» 1 071
Soci annuali al 15 febbraio 1905 . .	N. 42 061
Soci vitalizi al 15 gennaio 1905 N. 737	
» » inscritti dal 15 gennaio al 15 febbraio 1905 » 24	» 761
Totale dei Soci al 15 febbraio 1905	**N. 42 822**

Ufficio di redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Direttore della Rivista: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

14635 - CAPRIOLO e MASSIMINO - MILANO
Via Francesco Guicciardini, N. 5.

ANNO XI - N. 4. GRATIS AI SOCI DEL TOURING APRILE 1905

VI ET MENTE
RIVISTA MENSILE DEL TOURING C. I.
Sede Sociale, Via Monte Napoleone, 14
Telefono N. 18-50

FESTA TURISTICA DELLA NAZIONE

per il decennio del Touring Club Italiano

MILANO, 27 - 28 - 29 Maggio 1905

L'accoglienza.

L'annuncio della manifestazione turistica che il T. C. I. indice pel Maggio prossimo a celebrazione del compiuto primo decennio della sua utile e gagliarda vita, ha trovato entusiastica rispondenza nei soci, nelle Associazioni turistiche e nel pubblico.

Alla metà di Marzo sono cominciate le inscrizioni e questa veramente eccezionale anticipazione costituisce di per sè la più bella prova del favore che l'iniziativa del Touring ha incontrato.

Cartello e francobollo.

A propagare la notizia della Festa Turistica della Nazione, si è provveduto con la pubblicazione di un cartello a colori, disegno Ballerio, esecuzione dello stabilimento Ricordi. Diamo qui una riproduzione del cartello che verrà distribuito pei locali di Società e Consolati importanti.

Facsimile del cartello « affiche » a colori.

Dal medesimo soggetto dell'« affiche » si è tratto un francobollo commemorativo di finissima lavorazione.

Per aderire al desiderio espresso da più parti, da quei soci, e non son pochi, che si dilettano di simili collezioni, saranno messi in vendita in edizione limitatissima: — i cartelli al prezzo di L. 1 per copia, i francobolli a L. 2 per 1000 esemplari; L. 1 per 400; L. 0,60 per 200; L. 0,40 per 100. — La richiesta accompagnata dal tenue prezzo, va indirizzata alla Direzione Generale del T. C. I. « Commissione Festeggiamenti ».

Il Congresso Nazionale

si terrà nel gran salone del Castello Sforzesco nell'ordine seguente:

Sabato 27 Maggio ore 10, cerimonia inaugurale.

Ore 14. — Continuazione del Congresso.

Temi: « Turismo e strade » relatore cav. L. V. Bertarelli.

« Turismo e ferrovie » relatore Onorevole Comm. Avv. Maggiorino Ferraris.

« Turismo e Fisco » relatore Onorevole Comm. Avv. Fausto Massimini.

Il programma del Convegno e dell'adunata V. C. A.

SABATO 27 MAGGIO, dalle 18 alle 22.

DOMENICA 28 MAGGIO, dalle 6 alle 10.

Ricevimento dei Reparti V. C. A., delle Associazioni, Sezioni e Squadre, regolarmente inscritte.

DOMENICA 28 MAGGIO

dalle 8 alle 8 $^{1}/_{2}$. — Ingresso nel Poligono di Boldinasco riservato ai V. C. A. muniti di tessera.

Allineamento su un fronte verso la tettoia di tiro dei reparti V. C. A. — Piazzamento degli automobili di ciascun reparto presso la tettoia;

ore 9. — Inaugurazione del Poligono e gara inaugurale di tiro collettivo dei Volontari Ciclisti Automobilisti.

Concorso di praticità, del costume, di attacco dell'arma riservati ai V. C. A. sul piazzale del Poligono. — Solenne distribuzione dei premi di eccellenza della gara, *e dei vessilli dei Reparti V. C. A., dono delle dame milanesi;*

ore 9-10. — Disposizione lungo i viali del Sempione e del Parco delle Associazioni intervenute;

FESTA TURISTICA DELLA NAZIONE PEL DECENNIO DEL TOURING CLUB ITALIANO MILANO 27-28-29 MAGGIO 1905

Facsimile del francobollo.

ore 11. — Uscita dal Poligono dei Reparti dei V. C. A. — sfilata ciclo-automobilistica — corso automobilistico di fiori;

ore 14-19. — Visita gratuita alla «Mostra del Ciclo e dell'Automobile», alle Gallerie, ai Musei, alle Pinacoteche, alle curiosità di Milano;

ore 19. — Banchettissimo del Touring nel cortilone del Castello Sforzesco appositamente coperto. — Proiezioni cinematografiche di soggetto turistico. — Illuminazione fantastica.

LE INSCRIZIONI.

Avvertenza importante.

Nel bandire la «Festa Turistica della Nazione» a celebrare il primo decennio, il Touring intende ad una organizzazione incensurabile che riesca del tutto degna del nome dell'associazione, della ricorrenza fausta, della moltitudine e della notabilità degli ospiti; del tutto degna infine di questa grande ed operosa Milano, il cui primo magistrato ha concesso di presiedere il Comitato d'onore.

Conviene pertanto che i soci nostri corrispondano con pari buon volere e con precisione.

Dritto della medaglia della gita.

Dritto della medaglia del convegno.

Abbiamo assistito a moltissimi fra i convegni dai primi ai più recenti, e conosciamo per esperienza che le migliori energie, le migliori organizzazioni, e ve ne furono di eccellenti, non hanno menomato gli inconvenienti derivanti dal «disordine delle iscrizioni». Abbiamo più volte assistito a proteste di squadre (inscritte in massa inopinatamente il mattino della festa) per la mancata consegna di distintivi, per la mancata preparazione di alloggi, di rinfreschi, di cibi; abbiamo constatato di frequente lo sfacelo dei migliori ordinamenti di fronte alla improvvisa mutata entità dei partecipanti: Comitati delusi il sabato sera dinanzi a 300 inscrizioni, esterrefatti e impotenti il mattino seguente davanti a più di mille intervenuti.

Questi inconvenienti il Touring non vuole assolutamente si ripetano nello svolgimento di un convegno che raccoglierà non più le centinaia, ma le migliaia.

Ond'è ch'esso stabilisce *al 15 Maggio il termine improrogabile delle inscrizioni; e le inscrizioni non saranno valide se non accompagnate dal versamento: senza eccezione per nessuno!* Chiunque, individuo, gruppo o Società si presenti dopo quei termini, non potrà assolutamente vantare diritti di sorta.

Il Touring è associazione che dà affidamento della serietà de' suoi propositi: ha la coscienza, che non è vanità, che la *Festa Turistica della Nazione*, sia tale avvenimento da assorbire tutta l'attenzione e il desiderio della famiglia turistica italiana: la data è immutabile *27-28-29 Maggio.*

Ond'è che si riputerà ragionevole la lieve anticipazione di pochi giorni per la chiusura delle inscrizioni: anticipazione che mentre nessun danno, nè il menomo incomodo reca agli inscrivendi, che alla «festa» si preparano da ben più lungo tempo, lascia a noi la possibilità di provvedere appunto in quei giorni all'organizzazione con quella cura meticolosa, con quella stabile cognizione e con quell'indirizzo sicuro, che sono le fonti del successo di simili ordinamenti.

Distintivo del convegno (a smalto).

Verso (a smalto) della medaglia.

Ripetiamo dunque ancora una volta:

Le inscrizioni sono valide solo se fatte entro il 15 maggio e accompagnate dal versamento delle quote. Chiunque volesse inscriversi dopo quel termine non potrà vantare diritti di sorta, nè pel distintivo, nè per le facilitazioni, nè pel banchetto, nè per la gita, nè per gli alloggi gratuiti, ecc.

Le facilitazioni di viaggio.

Oltre la consueta riduzione del 40 al 60 % (differenziale) sui viaggi di andata e ritorno sono in corso, col patrocinio valido di un forte gruppo di deputati autorevoli, le pratiche presso il Ministero dei lavori pubblici, per ottenere delle facilitazioni veramente straordinarie, fra le altre quella del ribasso per le sole sezioni di ritorno da Milano alle varie sedi.

Dirigere richieste di schiarimenti alla Direzione Generale del T. «Festeggiamenti».

LE QUOTE D'INSCRIZIONE.

Inscrizioni individuali.

Le quote d'inscrizioni individuali sono le seguenti:

Al Congresso Convegno - Adunata Nazionale V. C. A. . . . . L. 3 —
Al Banchettissimo . . . . » 7 —

Esse sono libere a tutti e sono singole ed indipendenti l'una dall'altra, cioè ciascuno si può inscrivere al Convegno e non al Banchettissimo o viceversa.

(Per le inscrizioni individuali alla gita del Sempione e per quelle collettive ai concorsi, vedere programmi speciali della gita e dei concorsi).

La quota di L. 3 d'inscrizione al Convegno-Congresso e Adunata dà diritto a:

a) distintivo in argento e smalti;

b) tessera artistica;

c) ricevimento e rinfresco all'arrivo e servizio di toeletta per squadre ciclistiche, motociclistiche e automobilistiche;

d) custodia delle macchine (biciclette e motociclette in depositi numerati, automobili in *garages*).

e) partecipazione al Congresso Nazionale;

f) ingresso libero ai Musei, Esposizioni, Pinacoteche, Gallerie, curiosità di Milano;

g) ingresso alla Mostra del Ciclo e dell'Automobile ai Giardini Pubblici pel giorno 28 dalle 9 alle 18.

Nella tessera, oltre a una guidina con pianta di Milano e un gruppo di cartoline a madre-figlia, vi sarà un mazzetto di buoni a tagliando per doni, ribassi, sconti presso le più note Ditte milanesi, che specificheremo ad ogni analoga richiesta.

Posti di ricevimento.

I posti di ricevimento funzioneranno stabilmente agli estremi della cinta daziaria esterna agli sbocchi di tutte le strade che convergono a Milano; saranno tenuti da commissari ciclisti, motociclisti, automobilisti, bersaglieri, guardie e sorveglianti municipali sotto la direzione del Consolato di Milano. Le squadre regolarmente inscritte avranno per tutto lo svolgimento del convegno l'assistenza di un commissario segnalatore, che l'accompagnerà ovunque, ai depositi delle macchine, agli alloggi, ai posti di ritrovo e di sfilata.

Garages — Deposito macchine — Meccanici.

Il servizio di *garages* con fossa, deposito motociclette e biciclette è assolutamente gratuito per tutti gli intervenuti regolarmente inscritti, ai quali saranno fatti noti in precedenza i posti loro designati.

In ogni *garage* o luogo di deposito è istituito il servizio di meccanici per pulitura e riparazioni a prezzi fissi modestissimi.

Gli alloggi.

Sono stabiliti due categorie di alloggi: a pagamento e gratuiti. Sì per gli uni che per gli altri occorre che la domanda e l'inscrizione sieno fatte regolarmente entro il 15 maggio e per società.

Alloggi a pagamento.

Alcuni alberghi e proprietarî di camere d'affittare si sono impegnati di fornirci un determinato numero di alloggi.

I prezzi (lire 4; 3,50; 3; 2,75; 2,50; 2,25; 2; 1,75; 1,50; 1,25) s'intendono per letto in camere da uno a non più di due letti.

All'atto delle inscrizioni ciascuna società o gruppo riceverà, oltre la tessera, il biglietto d'alloggio con la precisa indicazione dell'indirizzo, e del numero dei letti e delle camere.

I prezzi suddetti s'intendono con luce e servizio compreso.

Il numero dei letti così garantiti è poco più di 1000; esaurito il quale dovremo declinare di assumerci pratiche per alloggi a pagamento.

Nell'inviare le richieste di alloggio, le società dovranno accompagnarle dall'importo dei prezzi delle camere pel numero delle notti che si intendono impegnate.

Dirigere le richieste alla Direzione Generale del T. C. I., Commissione festeggiamenti, Milano, via Monte Napoleone, N. 14. Dopo il 15 maggio non si accettano richieste, anche se accompagnate da versamento.

Alloggi gratuiti.

Sono a buon punto attivissime pratiche per ottenere dalle Autorità competenti di poter adibire amplissimi e nuovi locali di edifici pubblici che in quell'epoca saranno sgombri di persone ma in pieno arredo ad alloggio gratuito per circa 2000 persone, sopra letti con materassi e paglìericci.

Gli alloggi gratuiti sono riservati:

1° Ai Reparti V. C. A.;

2° Alle squadre di sezioni, società, ecc., con preferenza a quelle iscritte alla gita del Sempione.

Non si tiene conto di richieste individuali. Gli alloggi s'intendono concessi per le due notti dal 27 al 28 maggio e dal 28 al 29 maggio.

Le richieste devono essere inviate alla *Direzione Generale del T. C. I., Commissione festeggiamenti*, accompagnate da un deposito di L. 1 per ciascun letto richiesto: deposito che verrà restituito alle squadre dopo il convegno, in ragione di L. 1 per ciascun letto effettivamente occupato. Tanto per garantire la serietà delle richieste ed evitare danni o manomissioni alle masserizie o ai locali.

Non possono per nessun titolo usufruire degli alloggi gratuiti coloro che non sono iscritti regolarmente al Convegno Congresso.

Itinerario della sfilata.

Verificandosi affollamento, la commissione disporrà di altri locali in altri edifici pubblici.

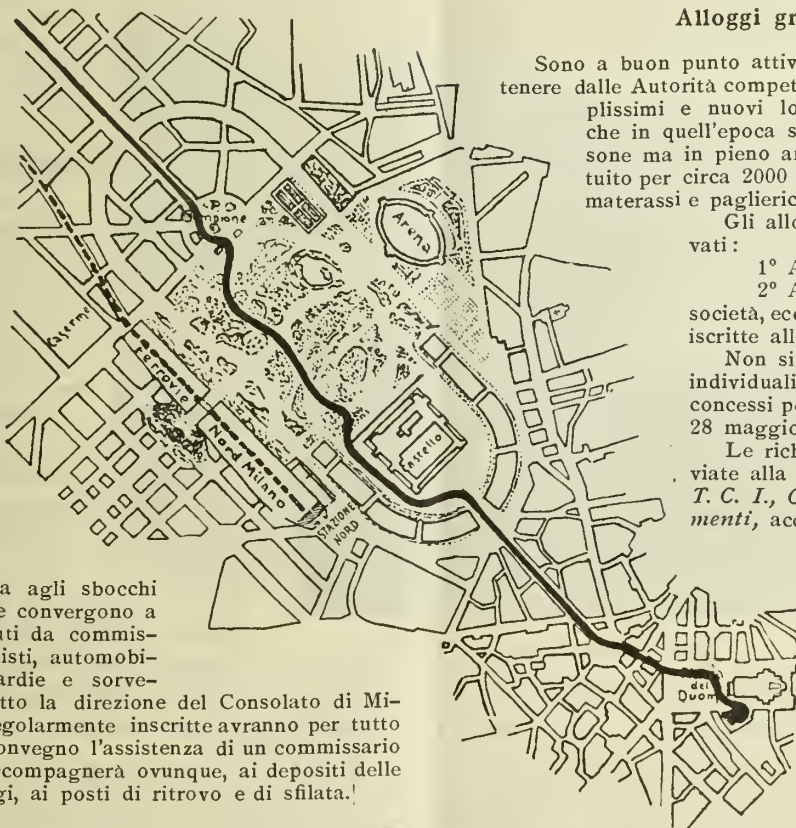
A ciascuna società regolarmente inscritta sarà inviata all'atto dell'iscrizione una carta di riconoscimento per l'occupazione del numero dei letti richiesti e l'indicazione della loro ubicazione.

Nei locali degli alloggi gratuiti sarà assicurato il servizio toletta alla militare (bacinella).

Nella disposizione degli alloggi sì gratuiti che a pagamento si avrà cura di tenerli vicini ai depositi delle macchine e ai garages, che si istituiranno anzitutto sin dove possibile nei locali stessi degli alloggi.

La sfilata.

L'ordinamento per la sfilata avverrà lungo i viali di corso Sempione e del Parco e comincierà alle ore 9. Alle ore 10 tutte le associazioni dovranno trovarsi in perfetto ordine ai posti loro indicati rispettivamente dai commissari segnalatori e da evidenti cartelli. Le associazioni saranno rag-

gruppate per località e le località per provincia, con alla testa tutte le rappresentanze del capoluogo. Il gruppo delle rappresentanze di ciascuna località sarà preceduto da un commissario con cartello inalberato recante il nome della località.

La sfilata si svolgerà come segue:

Pei reparti volontari e gruppo delle bandiere — Poligono di Boldinasco, corso del Sempione, sottopassaggio dello storico Arco del Sempione, viali del Parco, Castello Sforzesco(in fianco), via Cairoli, Largo Cairoli (monumento Garibaldi), via Dante, Cordusio (monumento a Parini), via Mercanti, piazza del Duomo (monumento a Vittorio Emanuele), scioglimento.

Le associazioni si accoderanno ai reparti V. C. A. lungo i viali del Sempione e del Parco.

L'ordine di sfilamento sarà il seguente:

Automobili della Direzione Generale e della Commissione, Bersaglieri Ciclisti, Fanfare fuori concorso, Gruppo dei Vessilli, Reparti V. C. A., biciclette, motociclette e automobili e preceduti ciascuno dalla propria bandiera. — Associazioni ciclistiche raggruppate per provincia, gruppo di motociclettisti, automobilisti, furgoni, omnibus, camions, automobili infiorati concorrenti al corso dei fiori.

Le fanfare ciclistiche partecipanti al concorso saranno piazzate a conveniente distanza l'una dall'altra così da poter sonare alternate senza confusione. La Giuria delle fanfare sarà situata sopra un balcone di via Dante.

Commissari speciali della Giuria seguiranno in automobile le diverse fanfare. Pel giudizio della Giuria le fanfare saranno precedute da un numero e non dal nome della società.

I reparti V. C. A. sfileranno per sei con in testa i tiratori che avranno partecipato alla gara inaugurale di Boldinasco; le associazioni ciclistiche sfileranno per quattro; gli automobilisti per due eccetto i partecipanti al corso dei fiori che sfileranno per uno.

Le associazioni dovranno tenersi in ordine serrato e consecutive: è vietato ai gruppi di distanziarsi l'un l'altro per nessun motivo.

Misure straordinarie d'ordine saranno prese per tenere sgombro l' itinerario della sfilata. Sul percorso della sfilata e durante questa sarà sospesa la circolazione delle vetture e dei trams.

Nel largo Cairoli e nel Parco verranno eretti dei palchi per il pubblico.

La battaglia dei fiori non potrà avvenire che tra il pubblico dei balconi e gli automobilisti partecipanti al corso dei fiori. La sfilata sarà cinematografata al passaggio dell'arco del Sempione e in via Dante.

Lo scioglimento avverrà in piazza del Duomo. Le associazioni sfolleranno recandosi direttamente e senza sosta ai rispettivi depositi.

I Concorsi.

I consolati, le sezioni o gruppi del Touring non partecipano ai concorsi che sono riservati alle associazioni turistiche delle varie località o alle sezioni di altre associazioni nazionali turistiche.

I programmi particolareggiati di tutti i concorsi saranno inviati alle società, sezioni, gruppi, ecc., che ne faranno richiesta. Le Associazioni concorrenti dovranno inscriversi entro il 15 maggio sulle apposite schede collettive e mediante il versamento della tassa di L. 3 a titolo di garanzia del concorso.

Saranno però ad essi assegnati le medaglie d'oro, d'argento e di bronzo commemorative (conio speciale), senza graduatoria, secondo è indicato nel programma.

I concorsi sono: dei Volontari Ciclisti Automobilistici — di turismo — delle fanfare — di automobilismo — dei fiori — femminile — e fotografico.

Cortilone del Castello Sforzesco ove si terrà il banchettissimo. *Fot. Montabone - Milano.*

Il Banchettissimo.

Ha luogo alle ore 19 di domenica 28 maggio nel cortilone del Castello Sforzesco.

L'immenso cortile sarà appositamente coperto con costruzione speciale e sarà allestito con tavole e sedili appositi.

Le tavole saranno disposte in corsie ed ognuna sarà occupata da una centuria di convitati.

La tessera d'inscrizione al banchetto porterà il numero della centuria e un grafico della disposizione delle tavole. Per facilitare l'accomunamento di conoscenti e di amici, si pregano i gruppi d' inscriversi cumulativamente, perchè così le tessere coi numeri consecutivi daranno diritto a posti consecutivi.

Il cortile sarà sfarzosamente illuminato e decorato.

Il servizio viene assunto dalla benemerita Unione Cooperativa di Milano. Il *menu* è il seguente: Pastina in brodo; — Roastbeef — Legumi — Pasticcini alla Regina — Faraone arrosto — Insalata della stagione — Frutta — Formaggio — Dessert. — *Vini:* Bardolino, Champagne.

Durante il banchetto vi sarà concerto della Musica Municipale di Milano.

Vi sarà un solo discorso, fonocinematografato, del Direttore Generale. Dopo il quale verranno eseguite le proiezioni fisse e cinematografiche della sfilata del mattino, e di altri soggetti turistici, ed ancora... ma questa è una sorpresa grandiosa che lasciamo al nostro Direttore Generale di preparare.

A ciascun partecipante al banchetto verrà consegnato un artistico ricordo dell'avvenimento consistente in un *agraffe portafiori* da applicarsi all'occhiello. L'oggetto nuovissimo è di fattura artistica dello stabilimento Johnson: reca nel mezzo la ormai tipica donna del Touring e ricorda impressa la data del banchetto.

I vessilli dei volontari, dono delle dame milanesi.

Alle grandi attrattive della festa turistica della Nazione le dame milanesi ne hanno voluto aggiungere una cospicua e gentile. Sotto gli auspici di donna Remigia Ponti, la gentile consorte del senatore Ettore Ponti sindaco di Milano, si è costituito un Comitato di dame milanesi allo intento di offrire il ricchissimo vessillo del Corpo dei V. C. A. a tutti i reparti dei volontari ciclisti automobilisti costituiti in ciascuna provincia d'Ialia che interverranno all'adunata di Milano con una rappresentanza di almeno trenta inscritti.

Per informazioni sul modo di concorrere al preziossimo dono rivolgersi alla Commissione festeggiamenti del Touring.

Elenco delle gite effettuabili da Domodossola.

Le gite effettuabili nei giorni seguenti a quelli dei festeggiamenti sono:

IN UNA GIORNATA:

e quindi in tempo per ritornare a Milano coll'ultimo treno in partenza da Domodossola alla sera del 30 maggio.

Visita della Valle Vigezzo:

preventivo della spesa: con vettura (in comitiva di almeno 10 persone) L. 8, compreso il pranzo a S. Maria Maggiore (m. 816). Per questa gita si potrebbe provvedere anche per un centinaio di aderenti, con preavviso di almeno otto giorni per le vetture. Senza vettura, la spesa si riduce al pranzo, e cioè L. 4. Chi volesse potrebbe proseguire da S. Maria Maggiore per la Valle Cannobina a Cannobio sul Lago Maggiore.

Visita della Valle Antrona:

fino a Antronapiana (m. 902), villaggio molto pittoresco, ed anche fino al Lago di Antrona (m. 1083), tre quarti d'ora a piedi da Antronapiana. Spesa preventiva, come per la precedente, e pure fino a 100 aderenti, che però dovrebbero dividersi per il pranzo; parte all'Albergo Raffini a Antronapiana e parte a S. Pietro di Schievanco (mezz'ora da Antronapiana sulla strada di ritorno).

Visita della Valle Bognanco:

(m. 980), già abbastanza nota per le sue sorgenti d'acque minerali. Spesa: 5-6 lire, se con vetture e pranzo; 4 lire per il pranzo solo. Da Domodossola a Bagnanco fuori, ove trovansi le sorgenti e lo stabilimento, s'impiega, a piedi, un'ora e mezza.

IN DUE GIORNI:

Visita della Valle Antigorio e Valle Formazza:

fino alla Cascata del Toce, oppure da Baceno fino all'Alpe Devero. (Il secondo giorno si può essere di ritorno a Donco per l'ultimo treno per Milano). Spesa preventiva (per comitiva di almeno 10 persone); con vettura da Domodossola a Foppiano (ore 6 circa), quivi colazione alla forchetta, poi in tre ore a piedi per la Valle Formazza alla Cascata del Toce (m. 1678), quivi pranzo, pernottamento e colazione al mattino seguente, seconda colazione a Foppiano al ritorno, da L. 20 a 22, senza vettura L. 12 a 14. Adesioni non oltre quaranta. Preavviso 10 giorni. Con vettura da Domodossola a Baceno (ore 3), a piedi all'Alpe Devero (m. 1640), marcia comoda ore 3, quivi pranzo, cena, pernottamento, colazione al mattino, spesa L. 15. Adesioni non più di 30-35. Preavviso 8 giorni.

Visita della Valle Anzasca:

fino a Macugnaga (m. 1327) ai piedi del Monte Rosa. Con vettura da Domodossola a Macugnaga e ritorno, colazione alla forchetta a Ceppomorelli, pranzo, pernottamento e colazione al mattino seguente a Macugnaga, pranzo a Piedimulera o Domodossola (ritorno in tempo per l'ultimo treno). Spesa L. 22 a 24, senza vettura L. 14. Adesioni fino a duecento e più. Preavviso 10 giorni.

Gita Nazionale al Sempione
29 Maggio.

Cinque carovane distinte (ciclistica, automobilistica, motociclistica, ciclo-ferroviaria, ferroviaria). Treno speciale: Domodossola-Iselle; visita ai lavori. Per maggiori dettagli vedere *Rivista* di Marzo, o chiedere programma al Touring, Commissione festeggiamenti.

Panorama di Domodossola.

Programma del Concorso Fotografico
in occasione delle feste turistiche del Maggio 1905.

Come abbiamo annunciato nel numero di marzo della *Rivista* il Touring indice fra i suoi soci, dilettanti di fotografia, in occasione dei festeggiamenti di maggio, un concorso fotografico, del quale diamo qui per sommi capi le norme.

Formeranno oggetto di questo concorso tutte le fotografie eseguite durante il Convegno di Milano e la Gita al Sempione ed illustranti le diverse fasi di quelle manifestazioni.

Il formato minimo delle fotografie dovrà essere l'8 $\times$ 10 1/2.

I concorrenti dovranno presentare almeno cinque fotografie di soggetti diversi. Le prove devono essere montate e sul margine di ogni prova saranno indicati il nome dell'autore ed il soggetto.

Il Touring avrà facoltà di chiedere anche i negativi e ttatterli come sua proprietà.

Una commissione di cinque membri nominata dal Touring esaminerà le prove presentate al concorso, escludendo quelle che si presentassero troppo imperfette e non corrispondenti al tema del concorso. La commissione, oltre che della bontà ed accuratezza di esecuzione, terrà conto della genialità e del senso artistico nella scelta dei soggetti, nei limiti del regolamento.

Il Touring offre a tutti i concorrenti ammessi una medaglia; e la commissione nominata dal medesimo stabilirà una graduatoria per distribuire in base al merito i premi in oggetti offerti da industriali o da privati.

Le fotografie ammesse rimarranno proprietà del Touring, che potrà utilizzarle per le proprie pubblicazioni o per serate di proiezioni.

Tutti coloro che intendono concorrere sono pregati di inviare al T. la loro adesione (che non costituisce obbligo) prima del Convegno.

Il termine per l'invio delle prove sarà stabilito dopo le feste. Tuttavia, sempre in base alle norme del concorso, saranno meritevoli di particolare considerazione le prove che pervenissero entro il giorno che segue quello della chiusura delle feste.

AL TRAFORO DEL SEMPIONE

(Nostre corrispondenze).

Isella, 23 febbraio.

Giunto ieri sera a Domodossola, seppi come, fra le cose possibili, c'era pure questa: che il diaframma roccioso, per giungere al quale da tanto tempo si lavora, in cambio che al 25 od al 24, come da qualche giorno s'era calcolato, avrebbe anche potuto avvenire oggi 23. Non c'era tempo da perdere; e corsi a fermare un posto nella messaggeria per questa mattina.

Alle 6 ero pronto. La messaggeria, preannunciata da lontano da un rumoroso scampanellio di cinque cavalli, giunse presto; il postiglione internazionale mi disse accennando al coupé: « C'è ancora un place libre là »; montai; e via, fra le tenebre, fra la nebbia, sotto la neve, traverso la vasta pianura, che finisce ben presto; ed allora i cavalli, ansimando, sudando, fumando, si mettono al passo, e su, e su, e su, sotto la neve che cade a larghe falde, continuamente, perseverantemente.

* * *

Così, fra la veglia ed il sonno, mi parve che i due cavalli del timone in tal modo ragionassero fra di loro:

« — La finirà presto questa vitaccia maledetta! Non hai sentito che domani s'aprirà codesto benedetto buco? Allora su per questa valle correrà la ferrovia, e noi godremo finalmente un po' di riposo!

« — Povero scemo — rispondeva al cavallo giovane il cavallo vecchio, scotendo la testa ed i sonagli — povero scemo! E che sai tu se per noi l'andrà meglio o peggio? Noi cavalli saremo sempre cavalli, cioè povera gente!; e, buco più o meno, se non lavoreremo qui lavoreremo altrove... se pur non finiremo ad Agordo od a Bologna, a far salami o mortadella! »

Combinazione strana! La risposta data dal cavallo prudente all'inesperto corrisponde a capello a quella che mi diede, qualche ora appresso, mentre scendevo da Isella al cantiere, uno dei molti operai (un bergamasco) coi quali m'intrattenni.

« Siete contento — gli chiesi — che i lavori del Sempione sieno finiti? »

« A me — rispose — tutto questo non fa nè caldo nè freddo! Sento che si stanno intraprendendo lavori « dalle parti di Nizza »; finito qui, andrò lì; lavorerò lì come la voro qui; e così sempre, sino alla morte! »

* * *

Ma lasciamo le considerazioni, filosofiche o sociologiche che sieno, ed andiamo avanti, trascinati dalle cinque povere bestie, incoraggiate da frequenti *ia, ia,* e spinte da ancor più frequenti sferzate; e lasciamo anche le considerazioni storiche, che ci tirerebbero fuor di strada. Ci si presentano infatti alla mente molte persone che dobbiamo, con poca creanza, cacciar via, perchè attualmente abbiamo altro da fare: i consoli romani Sempronio e Cepione (i quali, secondo la tradizione, avrebbero gentilmente offerta l'uno la prima e l'altro la seconda parte del proprio nome per formare il nome del *Sempione*) che costrussero traverso il valico la strada di cui si vedono ancora qua e là arcuati ponticelli ed altri resti; i Cimbri ed i Teutoni, che di qui irruppero come valanga tremenda, andata ad infrangersi e fermarsi contro le legioni di Mario; re Gundebaldo coi suoi Burgundi, calati avidi di preda sulla pianura lombarda, e ritornati onusti di bottino; i Vallesani, scesi e ridiscesi condotti dai Supersaxo, dagli Stokalper, dal vescovo Matteo

Schinner, da Jodoco di Syllingen, sino a che vennero al ponte di Crevola a farsi rompere definitivamente le corna da Renato Trivulzio e dai Borromeo; e finalmente Napoleone, il creatore della strada del Sempione, che nel 1805, proprio cent'anni or sono, poteva far murare nella piccola galleria di Gondo una lapide più onorevole di quelle delle sue vitttorie militari: ***Nap. Imper. aere italico.*** E non solo era italico l' ***aes*** (diciotto milioni!), ma erano italici, come quelli d'oggi, anche i 5000 operai che a colpi di mina e di piccone aprirono la via nella roccia, e tagliarono in essa 520 metri di galleria (un miracolo, una meraviglia, a quei tempi!), e costrussero 611 ponti, e archi di sostegno, e muraglioni, e rifugi; tutta roba che ora la ferrovia fa passare in seconda linea.

*
* *

Ia, ia! Andiamo avanti; la notte è finita; ma non vi aspettate per questo che io vi descriva la strada, tanto più che non si vedono che nevi bianche, roccie nere, nebbie grige, ed alberi ischeletriti che tendono le nude braccia al cielo come per implorare misericordia. Hanno un bel fare i signori Bazzetta e Brusoni ad indicarvi, colla loro guida, le valli, i picchi, le verdi chine, le folte pinete, le varie bellezze! Chi non sa che le guide servono solo a chi viaggia d'estate? E chi ha mai pensato a scrivere guide... invernali? Dunque mandiamo di lontano un saluto a Varzo e relativo Cistella, traversiamo il curiosissimo e provvisorio paesone di Balmalonesca, e fermiamoci al cantiere, che è tra questo villaggio e quello d' Isella.

*
* *

Devo rifare la storia del traforo del Sempione? Essa è stata narrata egregiamente dal prof. Alessandro Malladra, nella sua ottima monografia (*Il Traforo del Sempione;* Milano, L. F. Cogliati; seconda edizione; L. 3), che vedo in questi giorni largamente ed allegramente saccheggiata anche da molti che si scordano poi di citarla. Il prof. Malladra (insegnante nel Collegio Rosminiano di Domodossola) visitò assai di frequente la galleria, di volta in volta che essa procedeva; e nelle sue visite raccolse *ben seicento campioni di roccia,* presi ad ogni variazione di terreno nel processo del traforo; e sta ora organizzando il *Museo del Sempione,* che comprenderà anche campioni di tutti i ferri usati per le perforatrici, i modelli di tutte le macchine ed armature, e la raccolta di quanto fu scritto sul traforo... compreso dunque anche questo numero della *Rivista.*

*
* *

Chi vuol saperne di più veda adunque quel libro e quel Museo; e si accontenti intanto che io qui ricordi come l'idea di forare il Sempione nacque forse già sul principio del secolo scorso, quando si costruiva la strada napoleonica; ma si trattava certo d'un foro che, in confronto dell'attuale, non sarebbe stato che... un forellino. Il progetto d'una galleria ferroviaria risale al 1852; e dopo d'allora i progetti furono senza numero, come si può vedere dal libro del Malladra, e da quello dell'avv. Giulio Bonola (*La ferrovia del Sempione;* II ediz.; Roma, Forzani, 1900).

Isella, sulla via del Sempione.

Il progetto che è prossimo al suo compimento, e che fu approvato dalla ferrovia Jura-Simplon, comprende due gallerie rettilinee e parallele. Il rettilineo è di metri 19728... e centimetri 71, in direzione da nord-ovest a sud-est. L'imbocco svizzero è alquanto più alto di Briga, a m. 685, 50 sul mare; l'imbocco italiano è un po' più basso di Isella, a metri 633,75 sul mare; dunque assai più basso della Galleria del Cenisio (m.1295) e di quella del Gottardo (metri. 1154) che traversano le Alpi, come pure di quella dell'Arlberg (m. 1310) che unisce il Tirolo settentrionale al Voralberg; e più bassa pure del punto più alto della ferrovia del Brennero (m. 1367) che traversa le Alpi allo scoperto.

Il professor Alessandro Malladra vestito da minatore.

Ponte della ferrovia sulla Diveria.

Il costo della galleria fu preventivato in settantasette milioni e mezzo. Capo dell'impresa è l'ing. Carlo Brandau, (il « papà degli operai ») che l'aveva assunta assieme coll'ingegner Brandt, morto di polmonite dopo soli due anni dall'inizio dei lavori, che cominciarono il 13 novembre 1899, ed avrebbero dovuto essere finiti il 30 aprile 1904, se non si avesse dovuto lottare contro quelle grandi difficoltà che sono: l'alta temperatura, l'alta pressione, l'acqua. Ma anche tali difficoltà furono superate, e siamo prossimi al principio della fine.

Per ora verrà completata una sola galleria, con un solo binario, e con un piazzale (per lo scambio dei treni) a metà strada; e quando il reddito raggiungerà le L. 50 000 per chilometro, verrà completata, e fornita di binario, anche la seconda galleria.

Una sciolta.

*
* *

Mi si offriva qui, aspettando, uno splendido mezzo per passare il tempo: una visita al cantiere: ed è quello appunto che feci, mercè la cortesia e la compagnia dell'onorevole A. Falcioni, deputato di Domodossola, e del signor Carlo Grassi, agente dell'impresa.

Il cantiere è più in giù d'Isella, di fianco a quella che sarà la stazione di questo nome, sulle due sponde della Diveria di fronte agli imbocchi delle tre gallerie: le due gallerie parallele e la breve galleria di direzione la quale, a lavori compiuti, verrà ostruita. E' da essa che ora entrano ed escono gli operai.

Le due rive sono qui unite da triplice ponte: per i treni di servizio, per i pedoni, e per il serpente di ferro che porta l'acqua, la quale poi, uscendo calda dalle gallerie, e riversandosi nel torrente, la fa fumare; ed è uno spettacolo curioso il veder fumare un torrente che s'apre a stento la via tra le nevi!

Quanta vita, quanta operosità, e quanta scienza e quanta fatica in questo cantiere, che è l'anima ed il cervello dell'immane lavoro! Sono qui (oltre le fonderie, e le officine dei fabbri e falegnami), le forgie per « *arrangiè* » (come mi disse un capo operaio che mi faceva da Cicerone) le famose perforatrici inventate dall'ing. Brandt, spinte dall'acqua. Il fioretto (il *becco* di questo tremendo mostro di ferro) è cilindrico, vuoto all'interno, e munito di tre punte o denti che rodono e bucano la roccia; ed in quei buchi si mette la dinamite, e questa squarcia quelle povere viscere traforate. Quei denti (che fanno le loro prove anche nel cantiere, riducendo ad una specie di crivello le grosse lastre di granito) rodono tenacemente, e par che dicano alla pietra in tono di rabbia: « Sei dura, ma noi siamo più duri di te; e tu devi cedere! » E la pietra cede; ma quanti denti si spezzano nello spaventoso maciullamento!

* * *

Proseguiamo la visita al cantiere, segnato da lungi e dominato dal grande camino della macchina a vapore. Ecco il palazzo dell'impresa, la grande galleria a invetriate delle officine meccaniche, le tettoie dei carpentieri e dei segantini, l'edificio dei ventilatori, la stazione di partenza degli operaî, i bagni degli ingegneri ed operaî, ed altri edifici svariati e minori, tutti interessanti.

Gruppo di meccanici con due perforatrici.

* * *

Dal cantiere parte di tratto in tratto una *sciolta*, cioè una squadra di operai, grossa (sino a 400 e più individui) se si tratta di manovali, minore assai se formata di minatori. Essa va a fare alla roccia un attacco, cioè un lavoro distinto in quattro operazioni: la *perforazione*, fatta colle perforatrici, alle quali si applicano i tubi d'acqua compressa a 100 atmosfere, e le quali in circa un'ora e mezza formano dodici buchi, larghi 10 centimetri e profondi m. 1,25; l'*esplosione*, operata col mezzo di gelatina esplosiva, introdotta nei fori praticati dalle perforatrici; la *ventilazione*, prodotta coi ventilatori che soffiano trenta metri cubi di aria al minuto secondo, e purificano in un istante l'ambiente dai gas velenosi; il *marinaggio*, che viene eseguito dai minatori che esplorano e picchiano le pareti e la volta e dai manovali che sgombrano il terreno.

* * *

Ed ora? Ora avrei da parlarvi di molte altre cose; ma se la galleria del Sempione è lunga, le colonne della *Rivista* sono brevi.

Intanto la neve continua, calma, a falde larghe come farfalloni; turbina sempre più fitta nel cielo, s'alza sempre maggiormente sulla terra; e d'intorno il bianco silenzio è rotto solo di quando in quando dal fischio delle macchine e dal rombo di qualche valanga; ed un altro rombo, un altro bombardamento continua lì sotto, contro la fortezza vicina alla resa. Il granito è duro; ma l'uomo è ancor più duro!

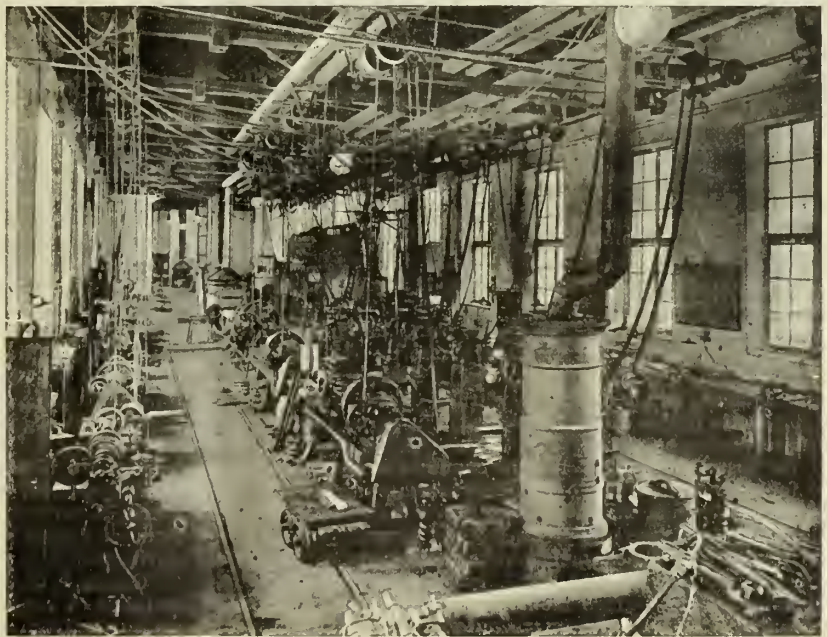
Isella, 24 febbraio 1905.

Questa mattina, alle 7,35, il diaframma è caduto; le due gallerie che si venivano incontro dai due versanti opposti della montagna, hanno combaciato perfettamente, completamente! L'occhio della scienza ha visto, senza sbagliare d'un millimetro, a tanti chilometri di distanza, traverso la roccia!

Qualche ora appresso ero all'imbocco della galleria quando, accolto da musiche, applausi e bandiere, usciva il treno che portava i vincitori del monte, e che, in causa dei vapori emanati dalle vesti di tutti gli strani viaggiatori, sembrava un immenso serpente fumante.

Scendono, primi di tutti, l'ingegnere Brandau, capo dell'impresa, e l'ingegnere Pressel, direttore generale dei lavori. Essi, vestiti da minatori, e col loro lanternino fra le mani, sono raggianti, sorridenti, ed accolgono commossi le congratulazioni e le strette di mano.

Pur troppo la gioia del trionfo doveva, poco dopo, essere amareggiata!

Un altro treno, a mezzogiorno, conduceva indietro una commissione (alla quale s'erano uniti alcuni curiosi) che s'era recata all'avanzata appena giunta la notizia del compiuto traforo; e tutti (colpiti dal *poiano*, cioè dall'avvelenamento dell'ossido di carbonio) erano in cattive condizioni di salute. Un'ora appresso uno di essi, il signor Carlo Grassi (quello stesso che mi aveva ieri guidato, con tanta cortesia, a visitare il cantiere!) spirava. Il grande mostro, prima di cedere, aveva voluto le sue vittime!

OTTONE BRENTARI.

Officina dei meccanici a Isella.

I *clichès* alle pagine 114, 116, 117, ci furono gentilmente favoriti dalla spettabile ditta L. F. Cogliati, Milano.

Da Domodossola a Briga in bicicletta

La galleria del Sempione è compiuta; le viscere del Monte Leone saranno presto traversate dai treni ferroviari: ma potremo noi per questo dimenticare la splendida strada napoleonica del Sempione, che offre così grandi bellezze ad automobilisti, ciclisti, pedoni? No di certo; e per questo appunto pubblichiamo con piacere questa succosa e utile descrizione d'una gita ciclistica da Domodossola a Briga.

Un po' di storia.

Alla fine del 1700 i passaggi più frequentati delle Alpi Svizzere erano praticabili soltanto per i pedoni e per le bestie da soma. Napoleone, allora primo Console, che dopo la battaglia di Marengo concepì l'ardita idea di far costruire una strada carrozzabile, noi chiameremo militare, sulla montagna del Sempione, *Simplon*, fra il Vallese ed il Piemonte (Val d'Ossola) nelle Alpi Centrali.

Piazza del mercato a Domodossola.

Sei anni dopo questo monumento d'ingegneria era già compiuto.

La via è lunga 13 leghe $^1/_3$ (63 chm.) da Domodossola a Briga, prima città sul versante svizzero; ha otto metri di larghezza, e soltanto millimetri settanta di pendenza ogni 2 metri, in modo che le vetture, gli automobilisti e le biciclette (meno sui *tourniquets*) la percorrono senza penare di troppo.

Se desta meraviglia l'opera condotta a compimento il 24 febbraio u. s., quando venne annunciato al mondo dal telegrafo che una nuova galleria, lunga come da Padova a Monselice ci unisce alla Svizzera, non minore stupore fa a chi percorre in bicicletta la strada carrozzabile pensando che il genio napoleonico 1[illegible] anni fa colla scarsezza dei mezzi meccanici traforò montagne, [illegible] unì con ponti sottilissimi, penetrò nelle viscere trachitiche, costruì ripari contro le valanghe. Il grande Côrso nell'esecuzione dei grandi progetti, non si perdeva in tante ciarle; ed eccone la prova:

Mon cher général,

J'ai besoin d'une route pour le transport de mon artillerie de Paris en Italie et pour faciliter les communications entre Milan et Paris. Disposez des hommes et d'argent. NAPOLEON.

L'Ospizio napoleonico.

La lettera-progetto era a suo tempo fatta seguire dal decreto seguente non meno esplicito:

Mon cher général,

Au sommet du Simplon, aux frais des religieux du S. Bernard, fondez un hôspice pour la reception des voyageurs. NAPOLEON.

L'Ospizio napoleonico è un vasto e massiccio fabbricato a 2100 metri sul livello del mare, eretto a poca distanza dal vecchio ospizio, grossa torre quadrata della nobile famiglia Stokalper di Briga, e il cui agente è ancor ora obbligato di dar ricovero ai pastori.

Nell'Ospizio nuovo, governato da 12 frati, il governo cantonale ha insediato la posta, il telegrafo, l'osservatorio metereologico, e vi trovano cortese ricetto ogni anno non meno di 30 000 passeggieri.

Nel primo piano alloggiano le persone agiate, superiormente i poveri.

Anche le mense sono divise. Le cucine vanno giorno e notte; sette od otto cani funzionano da croce rossa all'esterno e da carabinieri internamente. Havvi una chiesetta, *salle à manger,* pianoforte, sala di ricevimento, cantine sotterra, stufe e invetriate solidissime, doppie dappertutto.

Le monache ammaniscono le vivande; il vino, che i cortesi monaci poliglotti vi offrono, è raccolto nella vallata di Sion, lungo il Rodano. Gli appassionati di coltura vinicola dovrebbero visitare quella zona fra Sion e Losanna. Che bellezza e rigogliosità, e come intensificamente coltivata! Non un metro di terra è perduto! Si può dire che la ferrovia da Villeneuve a Losanna corra sempre fra grappoli d'uva!

Da Domodossola a Gondo.

Chi lascia Domodossola segue il fiume Toce, fino al ponte di Crevola (350 m.) ove nella Toce confluisce la Doveria che la strada napoleonica segue maestosa per molti chilometri.

Superato il primo tunnel brevissimo, su macchina, permettendovelo la strada poco bagnata (mentre sotto gli altri tunnels è prudente farla a piedi) vi trovate tosto là ove imperano *genius et labor:* andirivieni di vetture, *omnibus, vis à vis,* carri, carriaggi, giardiniere che trasportano persone, carri che trasportano legnami, metalli, carboni e il necessario per alimentare due o tre mila operai ad Iscella, ingresso della galleria moderna.

Isella, quasi a cavaliere del confine italo-svizzero era niente, un altipiano rattristato dai fianchi dell'oscuro Sempione; ora (se comprendiamo in essa anche la vicina Balmalonesca), è una cittadella dall'aspetto nipponico. Alberghi, caserme, asili, case, chiese di due o tre culti, circoli di ricreazione, tutto un formicolío di edifici in legno, dominato dai grandiosi cantieri della società Brandau.

Due o tre ponti provvisori attraversano qui la Doveria, lampade elettriche rischiarano le immense officine, un orologio vi segna il tempo. Se potesse passare ora il Sire francese!

Visitato il cantiere, ripigliai la salita. Il primo villaggio vallese, Gondo, fa da sentinella e vi ordina l'*alt*. Una colonna di marmo bianco con la scritta *Italia*, e una garretta di doganiere italiano, vi avvertono del passaggio di territorio.

Gondo è un povero paese composto di una chiesetta cattolica (il cantone di Vaud è tutto cattolico) d'un torrione antico (ricovero delle bestie da soma proprietà del barone Stokalper) e di due o tre piccoli *hôtels*. I doganieri svizzeri con molto garbo vi aprono la stanga e vi pigliano dalle mani la bicicletta, osservano subito se ha matricola, e con altrettanto garbo vi si chiede se avete titoli di esenzione. L'operazione si compie in meno di 15 minuti; e libero correte subito ad un negozio sottoposto al castello Stokalper condotto da un elvetico puro Tell, che spia da un finestrino il di fuori e coll'occhio magnetizzante ti fa

piombare nella propria botteguccia bazar: cambio monete, cioccolatto, cartoline illustrate, caffè, latte, sigari, pipe, scarpe, birra, *alpenstok*, occhiali per la neve, guide, burro, vino, francobolli, ecco i generi del negozio. Il nostro Tell possiede l'albergo di fronte e mercanteggia pure in pecore.

Scoppio di una mina sulla strada del Sempione.

Se capisce che il cliente è un italiano incomincia con *j'adore l'Italie,* se figlio d'Arminio *Jch liebe Kaiser König.* Va matto per i franchi, non di Carlo Magno. Nell'*Hôtel ci devant* due rosee elvetiche vi fanno comprendere subito che la Svizzera è un grande albergo. Infatti in quella sera era tutto occupato da una squadra di studenti non so di qual politecnico svizzero.

Da Gondo a Sempione.

Al mattino di buon'ora ero già in macchina sotto la più lunga galleria della strada (m. 220).

All'uscita la strada, scavata nella dura roccia, attraversa per la seconda volta la Doveria su un massiccio ponte, e qui vedesi il primo rifugio contro la tormenta, e quivi pure incomincia la selvaggia stretta di Gondo, che molti dicono sia il più grande orrido alpino, e che diventa più profondo e più terribilmente curioso man mano che il viandante vi si caccia dentro, finochè i precipizi dominano in certi punti la strada in parte tagliata nella roccia, in parte conquistata dal torrente.

All'infuori dell'ottavo e nono rifugio, nessuna traccia di abitazione umana; e un senso, debbo dirlo? di paura vi accompagna dopo di avere oltrepassato per la terza volta la Doveria fino al villaggio di Algaby, subito dopo la galleria di Gsteig, fortificata da un murazzo costruito nel 1814 a difesa del passaggio.

Siamo oltre al 40 chm. da Briga, e presso le origini della Diveria, che abbiamo fin qui costeggiato a ritroso e rivarcata or da destra or da sinistra. Nelle vicinanze si presero di recente a coltivare antiche miniere d'oro. Quattro o cinque case costituiscono Algaby. Una famiglia milanese alloggiava nell'unico albergo. Siamo a 1256 m. La strada qui fa un giro a sinistra, da cui ammirate la stretta selvaggia, e s'innalza rapidamente girando di bel nuovo a destra. Il filo telegrafico, compagno costante, vi abbandona e segue l'accorciatoia per i pedoni, in mezzo a dirupi e rocce. Lo ritrovate alla congiunzione del Krummbach con la Quirne discesa dal ghiacciaio di Laquin.

Da Sempione villaggio a Sempione Ospizio.

Sempione villaggio non tarda a farsi vedere (31 chm. da Briga, 9 circa dall'Ospizio, altezza m. 1513). Esso è situato in un vallone dove mettono capo sei ghiacciai, i cui due più rimarchevoli sono a nord quello di Balm a sud quello di Rossboden. L'inverno vi dura otto mesi. L'antica borgata è stata inghiottita da una montagna il 31 agosto 1577, e restarono allora sepolte più di 80 persone. Due alberghi di primo ordine (il *Fletschorn* e la *Poste*), offrono largo ristoro. Alla *Poste*, punto di partenza per chi voglia dirigersi ai superiori ghiacciai, stazionano

Ospizio del Sempione.

alpinisti di tutte le nazioni coll'istantanea alla mano, che aspettano il cambio dei cinque o sette cavalli della mastodontica diligenza svizzera incrociante coi treni sulla Domo-Novara e Brigne-Sion-Ginevra-Parigi.

La vegetazione comincia a farsi rara; il fringuello ci ha lasciato e lo sostituisce un uccello di doppia mole, bianco e celeste. Ne chiesi il nome ad uno stradino che non seppe dirmelo. A Sempione (m. 1513) vi sono più scuole; e gli stradini parlano tre lingue essendo obbligatorio l'insegnamento dell'italiano, francese e tedesco; idiomi ufficiali della Confederazione. Tra Sempione villaggio e Sempione Ospizio incontrate un solo rifugio, atterrato nell'inverno scorso da una bufera, e poi ricostruito nell'aprile.

Briga.

Ben tosto vi trovate nell'arido pianoro in cui sorgono a poca distanza il vecchio Ospizio (costrutto a torre su un

lago disseccato, senza alberi, senza orizzonte) ed il nuovo, opera di Napoleone. Un frate, che si muta ogni quattro ore, fa da piantone sulla gradinata esterna e v' invita ad entrare. Vi si chiede se avete bisogno di rifocillarvi e non potete esentarvi di gustare il famoso vino di Sion. Ogni passeggero può sostare tre giorni, e non so quanti d'inverno se le nevi, che non mancano mai, ve lo tenessero prigione, come non di rado succede da ottobre a maggio. La strada quasi sempre ben tenuta, mantenendo i suoi otto metri di larghezza, passa dinanzi la croce di legno, punto culminante del Sempione (2163 m.), sopra cui s'adergono a nord le nevose vette del monte Leone a tre punte (m. 3554) e a sud le più lontane cime del Rossbodehorn (m. 3917).

Dall'Ospizio a Briga.

La strada scende tosto dall'opposto declivio; e nel punto donde appaiono in superba vista le Alpi Bernesi sorge uno splendido Hôtel « *Belle vue* ». Seguono poi altre gallerie (*Kalterwasser*) e rifugi e più ardite svolte e giri fino a Berisal, stazione climatica di primo ordine, in mezzo a foreste di pini e pinete. A *zig-zag*, col freno molto serrato, si entra nella vallata del Ganter, che si attraversa sopra un ponte alto 23 metri, *très exposé aux avalanches*, dicono qui i montanari. La neve vi si ammassa in così grande quantità che raggiunge l'orlo del ponte.

Descrivendo un immenso giro fra bellissime praterie, ingemmate da casette svizzere a vetri colorati, con il panorama del Glyshorn che vi limita la vallata a destra, la strada, costeggiata da precipizi, ma protetta da murette, si dirige verso il Klenhorn; e qui termina la gola della Saltina e incomincia la vallata del Rodano.

In questo ultimo tratto di strada i rifugi sono frequenti; e raccomando all'automobilista e ciclista attenzione ai numerosi *tourniquets* non molto ben tenuti.

Fino dalla fondazione, il *Rifugio N. 2* deve mantenere dei cani per la ricerca dei viaggiatori. Non sempre la guardiana riesce a tenerli custoditi al passaggio del *teuff-teuff* e biciclette li rincorrono producendo come avvenne a me, il capitombolo. Il *capitombolato* si vede poi amorosamente trascinato dai pelosi cani entro il casello per la medicazione.

Ma eccoci finalmente al Kalvarienberg, che vi segna l'ingresso di Briga.

Da Domodossola a Briga ho impiegato 10 ore con comodissima fermata a Isella, Gondo, Ospizio, Berisal, e fermata al *Rifugio N. 2;* questa...... fuori programma!

E. VANZO.

Telegrammi.

In occasione dell'apertura del Sempione, furono spediti e ricevuti i seguenti telegrammi:

A V. S. I. il Presidente
della Confederazione Elvetica - Berna.

Il trionfo del genio umano segnò un grande avvicinamento fra due nazioni sorelle; il Touring Club Italiano, interprete dei sentimento dei suoi 44 000 soci, esulta, plaude e porge a V. E. deferenti ossequi.

Per il Consiglio Direttivo
JOHNSON, Direttore Generale.

Johnson, Directeur Général du T. C. I. - Milano.

Je vous remercie bien sincèrement des sentiments que vous avez bien voulu m'exprimer par votre télégramme de ce matin, à l'occasion du percement du Simplon.

Le Président de la Confédération Suisse
RUCHET.

Direzione del Touring Club Suisse - Genève.

I turisti Italiani, raccolti nel nome di questo Touring Club, salutano i fratelli d'Elvezia esultando per la nuova via aperta dal genio dei due Paesi all'abbraccio delle Nazioni libere.

Per il Consiglio Direttivo
JOHNSON, Direttore Generale.

T. C. I. - Milano.

Le Touring Club Suisse retourne à ses frères Italiens ses plus cordiales salutations à l'occasion de l'ouverture du Simplon.

Pour le Comité
NAVAZZA, Directeur.

Mostra del Ciclo e dell'Automobile
(Milano, 11 maggio-1° giugno 1905).

Per iniziativa di una società anonima a capitale illimitato fra cultori, industriali e commercianti del ciclo e dell'automobile, sotto il patronato dell'Automobile Club di Milano, del Touring Club Italiano, dell'Elice Club e dell'Associazione Lombarda dei Giornalisti, si terrà a Milano, dall'11 maggio al 1° giugno 1905, una esposizione, che dalla sua natura prenderà il nome di: *Mostra del Ciclo e dell'Automobile.*

Essa sarà internazionale e comprenderà le sezioni seguenti: automobili, *chassis*, motori, motociclette, biciclette, canotti automobili, carrozzerie, fanali, accessori, accumulatori, pneumatici, materie prime e finite, abbigliamenti sportivi, pubblicazioni, progetti e invenzioni riguardanti il ciclo e l'automobile.

Areonautica: Progetti, disegni e pubblicazioni che la riguardano.

Fot. Montabone - Milano.
Facciata del Museo Civico di Storia Naturale verso il corso Venezia.

Coloro che intendono partecipare alla mostra dovranno farne domanda al Comitato esecutivo che è così formato: *Presidente:* Borromeo conte Febo; *Vice presidenti:* Dal Pozzo nob. Fazio, Fabbre Pietro; *Segretario generale:* Fusi Achille; *Membri:* Bianchi Edoardo, Guastalla dott. Gildo, Isotta avv. Cesare, Johnson comm. Federico, Massoni cav. Augusto, Pirelli dott. Alberto, Turrinelli ing. Gino, Zanardini Emilio, Weill-schott dott. Aldo.

L'esposizione sorgerà nei Giardini Pubblici, dove si sta costruendo una grandiosa ed elegante galleria, con annessi *garages*, restaurant e buffet. In luogo vicino all'esposizione si potranno provare le macchine.

Tutti gli industriali del regno e dell'estero facendo domanda al Comitato, che ha sede provvisoria in piazza Castello, 16, Milano, avranno il programma e regolamento della mostra. Le domande d'ammissione devono essere inviate al Comitato entro il giorno 10 aprile.

Orario e prezzi d'ingresso.

La mostra sarà aperta dalle 9 alle 18 (prezzo d'ingresso L. 1) e nella sera sino alle 23 (prezzi d'ingresso L. 0,50).

Nei giorni di venerdì il prezzo d'ingresso sarà di L. 2 per le ore diurne e di L. 1 per le serali.

Gli aderenti al Convegno Congresso del Touring avranno libero ingresso nella giornata del 28 maggio.

I Giardini pubblici.

Per gentile concessione del Municipio, la Mostra ha luogo, come si è detto, ai Giardini Pubblici, e precisamente nella parte orientale di essi, fra la via Palestro, il

corso Venezia ed i bastioni di Porta Venezia, e presso il Museo Civico di Storia Naturale; e cioè nella parte orientale dei Giardini, quella che fu ordinata nel 1782, su disegno di Giuseppe Piermarini, che era l'architetto più illustre di quei tempi, che diresse anche il primo ingrandimento dei Giardini nel 1787. La parte più recente dei Giardini, verso ponente, fu aggiunta nel 1856, su disegno dell'architetto Giuseppe Balzaretto.

Nei Giardini sorgono varie statue d'uomini illustri; ma noi accenneremo qui solo (oltre che al Museo) alle tre che stanno presso i tre ingressi della Mostra: del Manara a settentrione, Stoppani a mattina, Dezza a mezzodì.

Statua di Luciano Manara.

Luciano Manara, valoroso soldato e capitano, che diede la vita per l'indipendenza italiana, nacque a Milano di ricca famiglia nel 1825. Combattè arditamente durante le Cinque giornate del 1848; e, dopo che da Milano erano stati fugati gli Austriaci, li inseguì con un corpo di volontari. Dopo la ritirata dell'esercito piemontese e l'armistizio Salasco, passò il Ticino, e nel Piemonte fu nominato maggiore d'un battaglione di volontari. Dopo Novara, andò a combattere

Fot. Montabone - Milano

Statua di Giuseppe Dezza e Museo Civico di Storia Naturale.

a Roma, ove Garibaldi lo nominò suo capo di Stato Maggiore. Ferito il 30 giugno 1849 a Villa Spada, morì dopo poche ore di agonia. La statua è opera dello scultore Francesco Barzaghi.

Statua di Antonio Stoppani.

Antonio Stoppani, sommo geologo e fervente patriotta, brillante conferenziere ed appassionato alpinista, nacque a Lecco il 15 agosto 1824. Messo a studiare nel Seminario di Milano, ne usci sacerdote. Delle sue opere, la più poderosa è il *Corso di geologia* (in tre volumi) di recente ristampato, con aggiunte e note del prof. Alessandro Malladra; il più popolare è il *Bel Paese*, un cui capitolo è dedicato all'Ossola. Morì a Milano il 1° gennaio 1891. La statua è opera dello scultore Francesco Confalonieri. Sul piedestallo di essa la Sezione di Milano del Club Alpino Italiano aveva fatta fissare un'artistica targa di bronzo; ma i ladri la rubarono.

Statua di Giuseppe Dezza.

Giuseppe Dezza nacque a Melegnano il 23 febbraio 1830. Si laureò ingegnere. Fece, nel 1859 nei Cacciatori delle Alpi, e nel 1860 nei Mille, le campagne con Garibaldi, che lo chiamava, per antonomasia, l'*ingegnere*. Entrò poi nell'esercito regolare e raggiunse il grado di tenente generale. Il 26 gennaio 1889 fu nominato senatore del Regno. Comandò il corpo d'armata di Milano, ove morì il 14 maggio 1898. La statua è opera dello scultore Enrico Cassi.

Statua di Antonio Stoppani. Fot. Montabone - Milano.

Museo Civico.

Il nuovo palazzo (ancora incompleto) ove fu posto il Museo Civico di Storia naturale (diretto dal prof. Tito Vignoli) fu eretto dal 1892 al 1894.

Contiene varie preziose raccolte: minerali, fossili della Lombardia, fossili dell'America Meridionale e della Nuova

Statua di Luciano Manara. Fot. Montabone - Milano.

Zelanda, mammiferi (scheletri ed animali impagliati), uccelli (circa 25 000 esemplari, splendida raccolta fatta e donata dal conte Turati), rettili.

NOTE FOTOGRAFICHE

Nuovo bagno di viraggio all'oro per carte al citrato. — Tutti coloro che lavorano con carte al citrato o aristotipiche (che sono la stessa cosa) sanno quanto sia difficile ottenere con esse belle tinte nere stabili. I bagni unici viro-fissatori possono bensì dare colle buone carte al citrato dei bei toni, ma la stabilità delle prove lascia sempre assai a desiderare.

Solo coi bagni separati di viraggio all'oro si riesce ad ottenere immagini stabili, ma con tali bagni è in generale difficile ottenere bei toni freddi, che riescano graditi all'occhio.

In questi ultimi tempi è stato da più parti raccomandato un bagno di viraggio separato all'oro che fornisce con facilità splendidi toni. E' questo il bagno di viraggio con solfurea. E' questa una combinazione organica, che ancora non è facile da trovare in commercio. e che ha un prezzo elevato; ma la quantità che ne occorre pel viraggio è assai piccola.

Per la verità debbo rivendicare a me l'introduzione di questa sostanza pel viraggio separato all'oro. Infatti fino dal 1893, in un articolo pubblicato nel *Bollettino* dell'ex Circolo Fotografico Lombardo, io faceva notare come una soluzione 1 p. 1000 di questa sostanza addizionata di soluzione di cloruro d'oro fornisce splendidi toni. La mia formula primitiva subì in seguito qualche modificazione; e si preferì usare la solfurea in presenza d'acido.

In un articolo assai interessante sui viraggi all'oro, pubblicato dal dott. Menegazzi nel fascicolo di gennaio del *Progresso Fotografico*, egli raccomanda pure vivamente il bagno di viraggio alla solfurea, preparato come segue:

Soluzione di cloruro d'oro 1 %. .	cc. 25
» » solfurea 1 % . . .	» 30
Acido tartarico	gr. 0, 25
Cloruro di sodio	» 10
Acqua	1 litro

Si mescolano le sostanze nell'ordine indicato. Le copie lavate vengono immerse in questo bagno e dopo virato si lavano ancora e si fissano nell'iposolfito.

L'impiego della solfurea, oltre al vantaggio di fornire belle tinte, permette d'utilizzare completamente l'oro contenuto nel bagno.

Le carte simili platino. — Oggi la maggior parte delle fotografie imitazione platino sono ottenute su carta al bromuro o su carte matte alla celloidina. Queste ultime hanno sulla carta al bromuro il vantaggio di dare ombre più trasparenti e particolareggiate, quindi non *impastate*, come si suol dire. Ma il trattamento delle carte matte alla celloidina è tutt'altro che facile; bisogna fare un doppio viraggio all'oro e al platino e solo poche carte di quelle del commercio conducono a risultati soddisfacenti. Tra queste tiene forse il primo posto la nuova carta matta Gevaert (1); tra tutte quelle da me esperimentate nessuna presenta altrettanta facilità a intonarsi coi due viraggi e conduce a toni altrettanto belli.

Il primo viraggio all'oro è un bagno solito contenente acetato di soda e borace. Il bagno di viraggio al platino che consiglia la casa fabbricante è pure il solito bagno con acido fosforico, bagno invero detestabile che produce, come già in tante altre occasioni abbiamo fatto rilevare, non pochi inconvenienti. Sopratutto dà spesso alle copie orribili macchie gialle che in nessun modo si possono togliere. Eppure quasi tutti i fabbricanti di carte matte seguitano a consigliare questo bagno, fonte di tanti insuccessi! Il bagno che io già da molti anni ho consigliato, e che molti hanno adottato con gran vantaggio, è formato da

Acido ossalico.	gr. 10
» cloridrico	cc. 5
Cloroplatinito di potassio. .	gr. 1
Acqua distillata	1 litro

Le copie su carta matta Gevaert vengono virate dapprima parzialmente all'oro, eppoi risciacquate e passate in questo bagno ove si lasciano 5 a 10 minuti, e da ultimo si lavano e si fissano nell'iposolfito come il solito.

Filtri di luce pellicolari per gabinetto oscuro, fotografia ortocromatica e tricromia (1). — Questi filtri sono decisamente entrati nell'uso pratico e rappresentano senza dubbio una grande comodità. Sono di gelatina insolubilizzata colorata nella massa. Quelli per gabinetto oscuro permettono d'avere la luce più chiara col minimo pericolo per la lastra. Se ne hanno di varie tinte: gialla, rosso-chiara, rosso-scura, verde e bruna. A seconda dei lavori, dell'intensità della luce illuminante, della vista di chi opera, si userà il filtro del colore appropriato. Per la fotografia ortocromatica si hanno tre gradazioni di tinta gialla. Nel telaio porta-lastra si pone la lastra sensibile e immediatamente davanti la pellicola gialla.

I filtri per tricromia si adoperano in modo analogo e per mezzo di essi con qualunque apparecchio solidamente fissato si può ottenere la selezione dei colori sia direttamente dalla natura come da un quadro.

Le prime esperienze che ho fatto con questi filtri per tricromia mi hanno dato buoni risultati e spero di pubblicare presto qualche tricromia con essi ottenuta.

Effetti artistici imitazione luce di candela. — Lo scorso anno destarono vivo interesse alcune fotografie imitazione luce di candela ottenute da un dilettante inglese, N. Gibson.

Il metodo con cui il Gibson otteneva così graziosi effetti non era noto e si diedero varie spiegazioni per interpretare la via seguita.

Il metodo indicato nel *Progresso Fotografico* da due dilettanti italiani sembrava giusto. Bruciare del nastro di magnesio nel posto del lucignolo di una candela applicandovi davanti uno schermo nero con foro a forma di fiamma. E i risultati che mi furono sottoposti, ottenuti per questa via, non erano molto dissimili da quelli ottenuti dal Gibson.

Il metodo del Gibson è però ancora più razionale: la fiamma della candela non è finta, ma vera, ed è essa che impressiona la lastra riproducendosi come fiamma facendola agire per un istante senza schermo. Lo schermo è costituito da un'assicella lunga 75 cm., larga 5 cm. che, coperta di velluto nero, si confonde collo sfondo scuro dell'ambiente. Essa porta in basso, dalla parte rovescia, un pezzetto di nastro di magnesio; sospesa a un bastone lungo, viene portata sulla fiamma di una candela ove il magnesio può bruciare nella posizione della fiamma, illuminando le persone con luce viva senza che tale luce colpisca direttamente l'obbiettivo e senza che lo schermo si noti. Un foglio di latta ripiegato ad angolo ed applicato al retro dell'assicella, completa bene l'ingegnoso quanto semplice apparecchio eliminando il fumo del magnesio. Un gran vantaggio del metodo di Gibson è quello di mettere razionalmente a profitto le tre luci (perchè le fotografie si eseguiscono di giorno tenendo una luce moderata): naturale, della candela e del magnesio ottenendo immagini ben più modellate di quelle che può dare il solo magnesio.

Prof. RODOLFO NAMIAS.

(1) Rappresentante della casa Gevaert è la ditta M. Ganzini di Milano.

(1) Rappresentanza e deposito presso la ditta Lamperti e Garbagnati di Milano.

Concorsi.

Il Club Ciclistico Cividalese, allo scopo di contribuire all'illustrazione del mandamento di Cividale (distretti di Cividale e Sampietro al Natisone) bandisce un concorso fotografico, cui possono prender parte soltanto dilettanti fotografi. Il concorso scade col 31 ottobre 1905. I lavori dovranno pervenire entro questo termine alla Presidenza del Club Ciclistico Cividalese in Cividale.

SEZIONE STRADE

La trazione meccanica sulle strade ordinarie.

Premesse — La legge nuova ed il regolamento sui servizi pubblici con automobili: ragioni della sua utilità ed opportunità — Vantaggi degli automobili in servizio pubblico — Condizioni necessarie — Le applicazioni in Francia — Elemento veicolo — Carri a vapore — Carri a essenza — Carri elettrici — Carri ad aria compressa — Filovie — Conclusioni sui vari tipi — Elemento strade — Sua influenza sul veicolo — Esperienze in Italia — Esperienze in Francia — Conclusione.

Questa rivista ebbe già ad occuparsi delle applicazioni pratiche degli automobili in un articolo pubblicato nel numero del settembre 1904 in cui sono accennati i principali impianti fatti in Italia ed all'estero; nel numero del dicembre poi è descritto un tipo di trolley-automotore per impianti di linee elettriche senza rotaie.

In complesso però, l'istituzione di questi servizi pubblici con mezzi meccanici su strade, si mantenne finora assai limitata, specialmente in Italia, ed i risultati finanziari dei primi esperimenti non furono tali da incoraggiarne troppo lo sviluppo.

A dare un potente impulso a questo nuovo mezzo di comunicazione, è giunta opportuna la legge 30 giugno 1904 in cui è sancito il principio del sussidio per l'impianto ed esercizio di linee di automobili in servizio pubblico, legge di cui venne di questi giorni pubblicato il regolamento.

Rimane così stabilito che in quelle località non servite da ferrovia o da tramvia, ed in cui venga impiantata ed esercìta una linea con automobili in servizio pubblico, può essere accordato un sussidio proporzionato alla lunghezza della linea ed alla entità della spesa d'impianto e di esercizio. Il sussidio può arrivare alle L. 500 annue per chilometro quando si tratti di un esercizio per viaggiatori, bagagli e merci, a L. 400 per i servizi limitati al trasporto di viaggiatori e bagagli e pacchi agricoli, a L. 200 per i servizi di trasporti merci.

Questa legge ha creato un vero fermento; da ogni parte si studia e si lavora per migliorare i sistemi di trazione su strade, per creare società che impiantino ed eserciscano le linee, e di conseguenza le domande per il conseguimento dei sussidi affluiscono al Ministero.

E di fatto, specialmente per alcune plaghe d'Italia, questi provvedimenti rispondono ad un vero e sentito bisogno.

Finora nella scala dei mezzi di comunicazione si notava un salto veramente troppo sentito; tra le tramvie, che rappresentavano fino ad oggi l'ultimo grado delle comunicazioni meccaniche ed il sistema ordinario di trazione animale su strade, avvi una differenza troppo notevole; esiste evidentemente una lacuna fra questi due mezzi di comunicazione e questa lacuna potrebbe essere colmata da un mezzo intermedio di locomozione che più comodo, rapido ed efficace della trazione ordinaria, non fosse così dispendioso come l'impianto d'una linea tramviaria.

Sono frequenti i casi, specialmente nel mezzogiorno d'Italia, di intere regioni non ancora servite da mezzi meccanici di comunicaz'oni in cui è dubbio se la costruzione, sempre costosa, di una tramvia può riuscire rimunerativa, mentre è certa e viene constatata ogni giorno l'assoluta insufficenza dei mezzi ordinari per gli scambi di merci e viaggiatori.

Gli automobili (e comprendo in questa parola qualunque mezzo meccanico di locomozione di qualunque sistema, anche se elettrico ed anzichè avere con sè il motore, si serva di un *trolley*) potrebbero costituire quel mezzo atto a colmare la lacuna a cui più sopra abbiamo accennato; esso, emancipato da una via speciale, può funzionare ovunque trovasi una strada, richiede una tenue spesa d'impianto, è suscettibile di svilupparsi in modo proporzionale al traffico cui deve servire, può essere utilizzato altrove quando il servizio cui è destinato venisse a diminuire od a cessare, è infine suscettibile di approfittare dei progressi continui che si fanno nei motori e nei veicoli senza richiedere spese rilevanti.

Fin qui abbiamo esposto la parte rosea della questione che potrebbe riassumersi nell'affermazione che i servizi pubblici fatti con automobili sono destinati ad un grande avvenire, tanto più ora coll'aiuto promesso dallo Stato.

Ma rimane a considerare il rovescio della medaglia; conviene vedere anzitutto se allo stato attuale delle cose il problema sia, se non risolto del tutto, almeno in via di soluzione del punto di vista tecnico ed economico per quanto riguarda il sistema da adottarsi per uno degli elementi, il veicolo in secondo luogo se l'altro elemento, non meno importante del primo, la strada, sia in condizioni da poter ricevere questo nuovo ospite.

La Francia, nazione che è più in grado di ogni altra di offrire una buona rete di strade all'automobilismo, può fornire già ora dati di esperienza assai istruttivi.

Già nel 1900 erano sorte una ventina circa di società che popolarono le strade di linee per esercizi pubblici con automobili. I risultati però non corrisposero alle aspettative, ed infatti nel Congresso automobilistico tenutosi nel giugno del 1903 a Parigi, la sezione che doveva discutere la questione dei grandi trasporti con automobili, rimandò il quesito ad un futuro Congresso constatando purtroppo il poco progresso fatto dal 1900 in poi. Si dovette riconoscere che i tentativi fatti da numerose società per attuare servizi pubblici di viaggiatori e merci con automobili generalmente fallirono, cosicchè il problema si dovette riconoscere non ancora risolto.

Uno studio completo della questione dal lato tecnico, basato su esperienze e dati di fatto, ha fatto l'ing. Bret sugli *Annales des ponts et chaussées*.

In esso sono minutamente descritti e passati in rivista i vari tipi di carri segnalandone vantaggi ed inconvenienti.

I carri a vapore realizzano l'esercizio più economico; ma tale vantaggio non può scompagnarsi da una certa potenza del veicolo; scomparirebbe per carichi utili inferiori a tonn. 1,5 mentre aumenta col crescere del carico. La macchina nel suo complesso è delle più perfezionate, è facile ad essere regolata; soltanto la caldaia esige cure speciali per assicurarne la durata ed il funzionamento e per evitare accidenti.

I carri a vapore quindi convengono soprattutto ai trasporti di carichi pesanti, esigono meccanici sperimentati e non possono rimanere mai senza sorveglianza.

I carri ad essenza hanno il vantaggio d'una condotta facile in grazia alla loro leggerezza e semplicità, dato però l'elevato costo del combustibile di cui si servono, possono soltanto convenire per carichi deboli; certo se, come recentemente fu fatto voto al congresso automobilistico di Torino, a cui fecero eco dichiarazioni del Governo, diminuisse il costo della benzina e del petrolio, questi carri potrebbero competere con quelli a vapore. La loro messa in azione è istantanea specialmente coll'accensione elettrica; per contro il motore è più delicato, la velocità e potenza non variano che entro limiti troppo ristretti, e nelle salite le manovre necessarie possono dar luogo ad inconvenienti.

Allo stato attuale pertanto questi carri convengono specialmente per carichi inferiori alle due tonnellate.

I carri elettrici con batterie di accumulatori, convenienti per piccoli carichi, diventano più costosi quando il carico utile supera le tonn. 2,5. Essi presentano una grande semplicità del sistema motore, facilità di condotta e sorveglianza minima; il motore ha una grande docilità e permette rapidi cambi ed entro estesi limiti di velocità e pendenza; cambiando il senso può ricuperare parte dell'energia nelle discese; per contro, l'accumulatore costituisce un elemento delicato e non permette che un percorso limitato.

La lentezza della carica crea complicazioni nel servizio ed esige batterie di ricambio; possono pure verificarsi incon-

venienti per rottura di fili, corti circuiti od altro, ed obbligare al rimorchio del carro al cantiere.

I carri ad aria compressa, poco impiegati ancora, meritano essere ricordati per docilità e facilità di condotta; però il peso morto che necessitano per gli accumulatori d'aria rende oltremodo costoso questo sistema di trasporto; la necessità poi di installazioni speciali per la compressione dell'aria costituisce tale una soggezione da limitare notevolmente i casi in cui il sistema possa convenientemente applicarsi.

A questi sistemi si può ora aggiungere quello che venne chiamato *filovia* e consistente cioè in carri con *trolley* e linee a doppio conduttore scorrenti sul piano stradale senza bisogno di rotaie. Le esperienze di questo sistema, fatte all'estero, hanno dato buoni risultati e già furono studiati vari tipi di *trolley;* i più noti sono quello detto automore Lombard-Gerin, di cui si fece un'applicazione da Gallarate a Samarate e che formò oggetto di un articolo con illustrazioni pubblicato in queste colonne nel dicembre scorso; l'altro tipo è quello del capitano Cantono, esperimentato dall'ing. Frigerio coll'impianto di una linea fra Castellamare Adriatico e Pescara.

Questo sistema presenta notevolissimi vantaggi sui precedenti per la maggiore potenzialità di cui è suscettibile e per la maggior elasticità di limiti nel servizio; naturalmente richiede una notevole maggiore spesa d'impianto per lo stabilimento della linea a doppio filo e vuole a disposizione una certa quantità di energia.

A parte quest'ultimo tipo non contemplato la conclusione dello studio dell'ing. Bret merita di essere assai seriamente ponderata; egli, dai calcoli istituiti, ritiene che ai prezzi attuali del combustibile i carri automobili lottano difficilmente colla trazione animale, la quale è ancora la più economica per carichi piccoli; la trazione meccanica non acquista vantaggio che per pesi utili superiori a tonnellate 2 ½ e col sistema a vapore; l'elettricità può essere vantaggiosa in casi speciali di produzione economica dell'energia.

Il prezzo eccessivo dell'essenza (se così è in Francia, che dire per l'Italia!) ostacola lo sviluppo dei carri ad essenza che potrebbero rendere preziosi servizi per trasporti inferiori a tonn. 2 ½. Allo stato attuale la trazione meccanica non pare conveniente che per il trasporto di carichi pesanti, esigendo il concorso di una forza potente il cui rendimento varia in ragione inversa del numero dei cavalli e nel caso in cui la questione delle velocità interessi più che l'economia.

È appunto in grazia della maggior velocità che la trazione meccanica può competere con quella animale per la maggior utilizzazione dei carri, anche mantenendo una velocità moderata per evitare il troppo consumo del materiale ed una manutenzione onerosa. La scelta poi del modo di trazione è ancora una questione relativa ed esige uno studio ponderato delle condizioni d'esercizio.

Queste considerazioni, abbastanza recenti e fatte in un paese ove l'automobilismo raggiunse in poco tempo un rapido sviluppo e dove per più anni si ripeterono concorsi per carichi pesanti, servono a stabilire qualche cosa di concreto circa il primo elemento, il veicolo; vediamo che cosa hanno detto le esperienze sul secondo elemento: la strada.

In Italia i primi esperimenti di trazione meccanica su strade furono fatti dal genio militare e fin dal 1898 il maggiore del genio, Mirandoli, in un articolo sugli automobili e la loro importanza militare (*Rivista d'Artiglieria e Genio,* dicembre 1898) stabiliva come elementi essenziali della questione la *strada* ed il *veicolo motore* mettendo in evidenza l'influenza grande del primo elemento sul secondo, e la logica e però immutabile divisione di funzione imposta dalle condizioni stradali fra carro motore e carro portante. Malgrado questa evidentissima preponderanza dell'elemento *strada,* il Mirandoli osserva che mentre nulla essendosi innovato in questo elemento ed invariabili rimanendo le gravi e difficili condizioni del problema della trazione meccanica sulle vie ordinarie, gli inventori di vetture e carri automobili si sono moltiplicati e sbizzarriti nella creazione di tipi speciali automotori, nella fallace lusinga che col perfezionamento del secondo elemento del problema, potesse il problema stesso emanciparsi dai vincoli imposti dal primo. Ed infatti, malgrado tutti i perfezionamenti di meccanismo, le molte esperienze fatte in Inghilterra ed in Francia coi carichi pesanti (carico utile fino a chg. 2250) oltre a molti incidenti, non si ottennero che velocità oscillanti fra i 7 e gli 11 chm. per ora.

In Italia l'ing. Crugnola, capo dell'Ufficio tecnico provinciale di Teramo, in una bellissima relazione fatta in occasione della proposta di un impianto di servizio pubblico con automobili in quella provincia, fra le conclusioni poneva anche la seguente: « Che però non si può fare a meno di emettere il dubbio che nelle condizioni delle nostre strade l'impianto di un servizio con vetture automobili potrebbe essere prematuro e con molta probabilità non darebbe risultati soddisfacenti ».

Più recentemente ancora i Consigli generali (provinciali) di Francia si sono attivamente occupati dell'applicazione dell'automobilismo al servizio delle merci e dei trasporti su strade ordinarie e dalle inchieste fatte sarebbe risultato che le strade nel loro stato attuale non sono in condizioni da sopportare l'eccesso di fatica che risulta dal nuovo sistema di trazione; bisognerà trasformarle, rinforzarle, allargarle ed il costo della loro manutenzione dovrà notevolmente aumentare. Furono presentate parecchie relazioni tecniche sulla questione, da cui emerse che il consumo prodotto su una massicciata dal trasporto di un dato carico cresce colla velocità del trasporto e per conseguenza, se si ammette che il trasporto su automobile debba essere più rapido che quello per trazione animale, bisognerà, se non si vuole rovinare del tutto le strade, aumentare la loro resistenza e preparare i carri per modo che i deterioramenti si riducano al minimo.

Gli ingegneri francesi valutarono da 2000 a 10000 fr. per chilometro i limiti di spesa per le trasformazioni da fare subire alle strade per renderle atte ad una circolazione rapida di carri pesanti. Suggerivano poi per i carri l'uso di cerchioni larghi e ruote di grande diametro.

Ora, viene naturale di osservare che se in Francia, ove le strade sono già in buone condizioni, si è giunti a dette conclusioni, esse si imporranno anche più in Italia ove pur troppo la viabilità lascia tanto a desiderare anche per il solo carreggio ordinario.

Ed infatti, in esperimenti fatti in Italia, già sorsero contestazioni fra le società esercenti i servizi pubblici con automobili e le amministrazioni da cui dipendono le strade, per i più sentiti deterioramenti apportati alla viabilità.

Da tutto quanto ho esposto, ne deriva la conclusione che mentre devono dichiararsi degne di plauso le nuove disposizioni legislative atte a favorire lo sviluppo della trazione meccanica su strade, deve pure penetrare la convinzione che se si vuole veramente risolvere il problema in ogni sua parte, bisogna che le amministrazioni pensino seriamente ad aumentare notevolmente le dotazioni per le strade; col maggiore sfruttamento che si vuol fare di esse risparmiando i colossali capitali richiesti dagli impianti di sede propria e di binario per ferrovie o tramvie, queste povere strade hanno pure il diritto di pretendere un trattamento manutentivo corrispondente al maggiore lavoro e consumo cui vengono assoggettate.

Ad integrare la nuova legge occorre dunque provvedere ad aumentare notevolmente le spese per le strade e possibilmente a diminuire il costo delle essenze per rendere possibili gli impianti di piccolo e medio traffico. Senza di ciò, temo assai che si preparino grandi delusioni e per chi impianterà i servizi e per chi amministra la viabilità.

Ing. MASSIMO TEDESCHI.

A proposito di piantagioni lungo le strade.

La strada Binasco-Coazzano, inscritta recentemente tra le provinciali della provincia di Milano, è ora in corso di trasformazione. La carreggiata viene portata, secondo il progetto del cav. ing. Parona, a metri 6 di larghezza, riservando ai pedoni due marciapiedi rialzati larghi 1 metro ciascuno, fiancheggiati, verso la carreggiata da due file di platani disposti a quinconcia ed alla distanza di 10 metri l'uno dell'altro. Accenniamo in modo speciale a codesta disposizione e ne diamo una sezione trasversale poichè la riteniamo razionale e consigliabile per dare l'ombra desiderata ai passanti, facilitando in pari tempo l'asciugamento del piano stradale, risultato importantissimo per la buona viabilità.

Infatti la carreggiata essendo completamente separata dai marciapiedi, le acque hanno un percorso più breve a compiere pel loro scarico che avviene attraverso tubi di cemento di 20 centimetri di diametro, disposti sotto i marciapiedi medesimi. Ed anche questi rimangono sempre abbastanza asciutti per la loro elevazione e pel facile scolo verso la campagna, assicurando al ciclista ed al pedone una zona praticabile in qualunque stagione.

Quali piante sceglieremo per le strade.

Dell'argomento trattato dal nostro egregio collaboratore ing. Massimo Tedeschi nella *Rivista* dello scorso mese si occupa anche l'*Opinione Geografica,* così concludendo:

" Farei una raccomandazione se ci fosse mai una probabilità qualsiasi che potesse essere accolta o almeno presa in qualche considerazione. La raccomandazione verte sulla scelta delle essenze forestali. Tra piante utili o col legno o col frutto e piante inutili e talvolta nemmeno belle all'aspetto, si è data finora la preferenza costantemente a queste, per quale recondita ragione non si saprebbe dire. Ciò naturalmente, non è mater a, credo, che debba entrare nelle disposizioni di legge ; ma l'on. Ministro può in qualche modo far notare la convenienza di scegliere le piante opportune ai diversi climi e specialmente le piante da frutto. I castagni per le strade di montagna, p. es.; i bruni carrubbi, la quercia del sughero, i lecci per le strade soleggiate del mezzogiorno e dei luoghi più caldi; e i peri, i meli, i noci, i ciliegi non farebbero bella mostra di sè lungo le nostre strade? Il pino marittimo dalla bella chioma e il pino da pinocchi dal prezioso frutto non potrebbero abbellire le strade specialmente del litorale? E' un per esempio questo, non una proposta.

" Giacchè per fortuna ci mettiamo, una buon volta, sulla via delle utili e pratiche iniziative, perchè non compiere l'opera interamente, provvedendo anche alla piantagione degli alberi lungo le sabbie delle nostre spiagge? In poco volger di tempo, superfici ora sabbiose e sterili non tanto prive di valore quanto dannose all'esistenza stessa umana e all'andamento agricolo dei campi adiacenti, potrebbero divenire una ricchezza per lo Stato e un beneficio costante per le pubbliche costruzioni schierate lungo i mari: strade rotabili, ferrovie, ponti, ecc. e darebbero inoltre agli occhi dei forestieri un felice concetto delle nostre amministrazioni. Affidandone la cura ai cantonieri o agli altri impiegati manuali che vivono costantemente lungo le coste, l'impresa non sarebbe costosa, secondo il mio parere, e di non difficile attuazione ".

Pel miglioramento della viabilità.

In *provincia di Trapani.* La Deputazione provinciale di Trapani ha testè approvato un Capitolato speciale di appalto per la sostituzione graduale per la cilindratura a vapore alla manutenzione ordinaria su di una rete stradale di 137 chilometri nel periodo di sette anni. In detta rete è compresa la strada Trapani-Castellamare-Palermo dove si vorrebbe anche organizzare un servizio pubblico di automobili. Ecco la terza provincia del Mezzogiorno che applica su larga scala i sistemi razionali di manutenzione delle strade ordinarie.

Pagamento della quota 1905.

Per l'art. 15 dello statuto, i soci annuali hanno l'obbligo d'inviare alla Sede centrale la quota **prima del 15 gennaio.**

Anche quest'anno, per deliberazione del Consiglio, e per comodità dei soci, tale limite è stato prolungato a tutto febbraio.

Ora però, per il buon andamento del sodalizio, non essendo più possibile attendere, **a partire dal 1° marzo si intrapresero le pratiche di esazione,** facendo recapitare al domicilio dei soci un assegno postale d'una somma comprendente la quota e le spese; e precisamente: L. **6,20** per i soci di Milano; L. **6,55** per i soci del resto d'Italia; L. **8,55** per l'estero.

I soci che non avessero finora ricevuto l'assegno, sono pregati di fare immediatamente l'invio della quota annuale e delle spese relative alla Sede Sociale.

Turismo ippico.

Il *Comité de Tourisme Hippique* presso il Touring Club de France, ha diretta una circolare agli albergatori per dar loro utili consigli sulla costruzione delle loro scuderie.

D'accordo poi colla Société Hippique Française, ha stabilito di organizzare, per l'esposizione del 1905 al Grand Palais, una esposizione di scuderie, che dovrebbero servire di modello agli albergatori, come pure un'esposizione di vetture, fornimenti, selle e articoli da viaggio, sempre sotto il punto di vista del turismo ippico.

Ha poi incaricata la Commissione permanente di voler presentare un progetto di prove di turismo ippico, allo scopo di far meglio conoscere ed incoraggiare questo genere di turismo; ed ha diretta una lettera al Consiglio Municipale della città di Parigi per far voti sulla istituzione di un Museo retrospettivo dei mezzi di trasporto (antiche vetture da posta, antiche carrozze di gala, ecc.).

Cartelli indicatori

Pisa.

Offerti e collocati per cura della Deputazione Provinciale di Pisa:

262-263. Al bivio fra la Pontedera Pisa a sinistra e la Fornacette-Stagno-Livorno a destra, un cartello d'angolo di direzione

264-265. Al bivio fra la Pisa Collesalvetti a destra e la Fornacette-Stagno Livorno a destra, un cartello d'angolo di direzione.

266 267. Al bivio fra Livorno Pisa a destra e la Fornacette-Stagno-Livorno a destra, un cartello d'angolo di direzione.

268-269. Al bivio fra la Volterra-Poggibonsi a sinistra e la congiungente colla Camporbiano-Usignano a destra, un cartello d'angolo di direzione.

270. Sulla Collesalvetti-Cecina a destra, presso l'imbocco sinistro del ponte di Santoro, un cartello semplice di pericolo, coll'indicazione di Passaggio a Livello.

Collocati per cura della Deputazione Provinciale:

271 272. Al bivio fra la Collesalvetti-Cecina a sinistra e la Pontedera-Livorno a destra, due cartelli di direzione offerti dalla Ditta *Pneu-Michelin,* applicati separatamente sulle facciate di un fabbricato.

273-274 Al bivio fra la Collesalvetti Cecina a destra e la Livorno-Cecina a sinistra, un cartello d'angolo di direzione offerto dalla Ditta *Ernesto Reinach.*

275-276. Al bivio fra la Cecina-Grosseto a sinistra, alla via per Castagneto-Sassetta e Monteverdi a sinistra un cartello d'angolo di direzione offerto dalla Ditta *Ernesto Reinach.*

277-278. Al bivio fra Cecina Grosseto a destra e la Venturina Piombino a destra un cartello d'angolo di direzione offerto dalla Ditta *Ernesto Reinach.*

279-280. Al bivio fra la Riparbella-Stazione Riparbella a destra e la Cecina-Volterra a sinistra un cartello d'angolo di direzione offerto da *Dott. Gildo Guastalla.*

281-282. Al bivio fra la Pontedera-Saline di Volterra a destra e la Bacchettoncina-Volterra a sinistra, un cartello d'angolo offerto dall'*Automobile Club di Firenze.*

283-284. Al bivio fra la Cecina-Volterra a sinistra e la Via per Miemo a destra, un cartello d'angolo di direzione offerto dal *Comm. Federico Johnson.*

285-286. Al bivio fra la Cecina Volterra a destra, e le Saline-Massa Marittima a destra, un cartello d'angolo di direzione offerto dal *Comm. Federico Johnson.*

287-288. Al bivio fra la Cecina-Volterra a sinistra e le Saline di Volterra-Pontedera a destra, un cartello d'angolo di direzione offerto dal *Comm. Federico Johnson.*

289-290. Al bivio fra la Castel-Nuovo Val di Cecina-Radicondoli a destra e la Via per Monte Castelli, a destra un cartello d'angolo di direzione offerto dal *Comm. Federico Johnson.*

291. Sulla Riparbella-Stazione di Riparbella a destra presso la Svolta del Poggio ai Frati, un cartello di pericolo coll'indicazione di "Svolta Pericolosa", offerto dal *Pneu Michelin.*

292. Sulla Pomarance Castelnuovo Cecina-Massa Marittima a destra, sul culmine della salita della Perla, un cartello di pericolo coll'indicazione "Svolte Pericolose", offerto dal *Pneu Michelin.*

Nuove offerte.

Deputazione Prov. di Ravenna	Cartelli N.	81	Lire	810
Municipio di Osimo . . .	" "	2	"	20
Comune di Boves	" "	4	"	40
Offerte precedenti	" "	1085	"	14740
	Totale cartelli N.	1172	Lire	15610

FERROVIE

Proposte di riforma delle tariffe ferroviarie in Italia.

La tariffa ferroviaria e l'economia nazionale.

La grande elevatezza della tariffa italiana, oltre influire direttamente sul numero dei passeggieri, ha una profonda ripercussione su tutta l'economia nazionale. In essa le classi povere trovano un ostacolo di più al miglioramento delle loro condizioni di vita e di lavoro, il commerciante una grave spesa che impedisce spesso l'iniziarsi e lo svolgersi di nuove correnti d'affari, il turista una condizione che troppo viene a preponderare nel calcolo preventivo della spesa di viaggio. Procedendo ad una riduzione della tariffa è certo che si avrebbe un maggior traffico e nello stesso tempo un maggior utile da parte dell'azienda ferroviaria. In Italia, a due fatti si può appoggiare la certezza del buon risultato d'una riforma in questo senso: 1° il considerevole aumento di viaggiatori che si verifica quando si fanno speciali riduzioni per feste, fiere, congressi, ecc.; 2° il notevole sviluppo del traffico sulle linee cui fu applicato l'esercizio economico. Da questi indizî è lecito trarre la conclusione che in Italia è fortemente sentito il bisogno di approfittare delle ferrovie come mezzo di trasporto, bisogno che le troppo elevate tariffe impediscono di manifestarsi. I risultati poi di quanto all'estero si è fatto nel campo del buon mercato delle tariffe ferroviarie, allo scopo di promuovere il movimento dei viaggiatori, sono assai convincenti. In Ungheria, colla vecchia tariffa ordinaria, che era assai alta, il numero dei passeggieri fu nel 1888 di 6 179 000, mentre nel 1900, colla nuova tariffa ordinaria mitigata, raggiunse l'imponente cifra di 34 056 000.

In Austria, in Danimarca, in Russia, in Svezia, nel Belgio, ovunque si attuò un ribasso di tariffa si verificò lo stesso fenomeno.

Abolizione delle concessioni speciali?

Questi mirabili risultati hanno indotto i competenti a ricercare quale sistema di tariffa pei viaggiatori, per addivenire alla riduzione delle attuali, si dovrebbe applicare sulle ferrovie italiane. Il principale problema è quello di ottenere colle nuove tariffe un maggior traffico, senza provocare una diminuzione di prodotti netti. A opinione di molti basterebbe a questo scopo abolire tutte le tariffe e concessioni speciali ora in vigore e procedere ad un ribasso della tariffa ordinaria, quale viene ad esser consentito dal convertire il maggior prodotto, che teoricamente si otterrebbe colla abolizione di tutti i ribassi ora in vigore, in una riduzione, che fosse goduta da tutti i viaggiatori indistintamente. Ora una riforma in questo senso, che a prima vista, per la sua semplicità e per l'apparente eguaglianza di trattamento verso chiunque usi della ferrovia, alletta e convince, per chi ben si addentri nel calcolo della sua efficacia e nell'apprezzamento dei suoi probabili effetti, si risolve in una vera delusione. Colla attuale tariffa, la percentuale che nel prodotto complessivo dei viaggiatori spetta al prodotto dei viaggiatori a tariffa ridotta è in Italia notevolissima: precisando, del 47 %. Si può calcolare il ribasso medio offerto dalle varie forme di tariffa ridotta (biglietti di andata-ritorno, circolari, d'abbonamento, ecc.) al 25 % della tariffa ordinaria. Orbene, supponendo che il numero dei viaggiatori che prima approfittarono della tariffa ridotta non diminuisca, la riduzione da applicarsi alla tariffa ordinaria verrebbe ad essere del 12 % circa. Una simile riforma segnerebbe, senza alcun dubbio, il ristagno completo del traffico a breve distanza, viaggiatori percorrenti brevi tratti i quali costituiscono una forte maggioranza (70 %) e che ora godono di molte facilitazioni, tolte queste si troverebbero a dover pagare di più che per l'addietro! Le conseguenze sono di facile previsione: la concorrenza degli altri mezzi di trasporto sorgerebbe gigante e mai il maggior prodotto del traffico a grande e media distanza per effetto della applicata riduzione potrebbe compensare quello derivante dalla sicura diminuzione del traffico a breve distanza.

Tariffe a zona?

Frequentemente si suggerisce da molti l'istituzione della tariffa a zona. I prezzi non sono calcolati per chilometri, ma per tratti di percorrenza determinata, cosicchè il prezzo del trasporto da una stazione all'altra, comprese nella medesima zona, risulta costante.

Con questo sistema lo sviluppo del traffico a breve distanza viene grandemente favorito ed in generale tutto il movimento dei forestieri. Già dicemmo dell'impulso straordinario che a questo movimento diede l'applicazione della tariffa a zona in Ungheria. I risultati finanziarî furono pure nel loro insieme assai favorevoli poichè il prodotto si elevò da 19 410 000 corone nel 1888 a 53 336 000 nel 1900. A tali risultati contribuì certamente la raddoppiata estensione della rete tra il 1888 ed il 1900, e sovratutto lo sviluppo economico del paese, ma è innegabile il grande beneficio arrecato da questo sistema di tariffa allo sviluppo del traffico.

Questo sistema è applicabile in ogni paese e particolarmente all'Italia?

Il buon risultato di esso in Ungheria è dovuto al fatto che in questo paese la tariffa a zone risponde mirabilmente alle condizioni geografiche e politiche del paese, ed alla conformazione della rete.

In Ungheria tutto il movimento ferroviario è imperniato sulla capitale, che trovasi quasi al centro del paese ed al punto d'incrocio di tutte le principali linee. Riescì perciò facile aggruppare le tariffe in un sistema di zone *concentriche* stabilendo nella capitale il punto d'interruzione dei percorsi determinati dalla tariffa. In Italia abbiamo invece diversi centri economici e ferroviarî che costringerebbero a stabilire varî sistemi di zone intorno ad essi, creando una grande complicazione di tariffe che la molteplicità dei centri renderebbe impossibile eliminare per mezzo dell'interruzione. Data la forma poi eccessivamente allungata dell'Italia, il movimento si svolge ad una distanza media più grande che in Ungheria, bisognerebbe stabilire quindi un numero più grande di zone di lunghezza determinata prima di giungere a quella di lunghezza indeterminata, la quale in Ungheria ha origine al di là di 400 chm. L'aumento del numero delle zone produrrebbe una grave confusione nel sistema, mentre in esso, oltre l'economia, devesi ricercare la semplicità e la chiarezza.

Tariffa differenziale.

Un altro sistema che conduce ad una mitigazione della tariffa è quello così detto della tariffa differenziale. Per esso la riduzione della tariffa è stabilita in modo che tutti i viaggiatori possono approfittarne, ma in misura diversa, e cioè coll'aumentare della lunghezza del viaggio aumenta il ribasso. Già dal 1866 al 1871 questo sistema di tariffa fu applicato nel Belgio e poi abbandonato; ora vige con applicazioni più o meno estese in Austria, Danimarca, Svezia e Norvegia, Russia e Rumenia. L'adozione del sistema della tariffa differenziale permette di far partecipe il viaggiatore a lunga distanza alle economie proprie ai trasporti a grande distanza, e la sua efficacia è grande sul movimento generale dei passeggeri. Per esso in Austria, tanto il numero complessivo dei viaggiatori, che la percorrenza media, aumentarono notevolmente; in Russia l'aumento fu del 72 %; in Danimarca ed in Svezia si ebbero i medesimi risultati. Per calcolare l'effetto dell'adozione del sistema della tariffa differenziale in Italia, dobbiamo aver presente che da noi la percorrenza media è di chm. 48 per viaggiatore. Pur essendo superiore alla media degli altri paesi, essa non è affatto in proporzione alla forma stretta ed allungata della penisola alla natura degli scambi ed alla direzione loro (da Nord a Sud). Sulle ferrovie italiane su 10 mila viaggiatori con qualsiasi specie di biglietto: 7046 percorsero distanze inferiori a 25 chm.; 2769 da 25 a 300 chm.; 170 da 300 a 600 chm.

Solo quindici oltrepassano i 600 chilometri! Volendo poi ricercare quanti viaggiatori vanno oltre 1000 chm., si troverebbe una cifra insignificante, anche tenendo conto delle

volontarie soste, più probabili nei lunghi percorsi, che contribuiscono ad alterare la statistica. La causa d' una così meschina percentuale di viaggiatori a grande distanza sta tutta nell'eccessiva spesa di trasporto, che l'attuale tariffa importa per un lungo viaggio. Da Reggio-Calabria alle Alpi si percorrono in ferrovia tra chm. 1300 (Peri) e chm. 1570 (Pontebba) colla spesa rispettivamente di L. 232 e L. 272! Questi prezzi sono per la seconda classe in treni diretti. In terza classe, costretto a servirsi normalmente di treni ordinari, il viaggiatore deve sopportare oltre la forte spesa, la durata del viaggio allungata del 50-60 %! Non è a maravigliarsi che tali prezzi e condizioni costituiscano un ostacolo così grande da far per sè stesso rinunciare al viaggio. La tabella che qui riproduciamo e che togliamo da uno studio dell'on. Maggiorino Ferraris (*Nuova Antologia*, 1° febbraio 1905) rende ancor più evidente l'assurdità del sistema di tariffa vigente sulle nostre ferrovie, per i lunghi percorsi. Considerando Milano come il centro d'un circolo ideale, che al nord toccasse Berlino e Londra ed al sud la Sicilia. I prezzi dei biglietti per percorrere le varie distanze da Milano alle città poste nel circolo o nella periferia di esso sono i seguenti per la semplice andata:

	I cl.	II cl.	III cl.	
	L. C.	L. C.	L. C.	
Milano-Zurigo	37, 40	26, 20	18, 50	
» -Nizza	43, 15	30, 25	—	
» -Monaco	74, 60	54, 25	—	
» -Budapest. . . .	76, 25	55, 60	31, 05	via Fiume
» -Roma	80, 90	56, 65	38, 60	
» -Parigi.	104, 85	72, 40	47, 70	
» -Vienna	107, 75	76 —	38, 60	
» -Bruxelles . . .	109, 80	78, 30	—	
» -Napoli	112, 70	78, 90	52, 45	
» -L'Aja	125, 65	90, 80	—	
» -Budapest . . .	126, 95	92, 70	49, 55	via Cormons
» -Berlino	143, 50	102, 55	—	
» -Londra	146, 10	102, 40	68, 90	via Dieppe
» -Reggio C. . . .	170, 90	119, 65	73, 75	
» -Palermo	204, 90	143, 50	93, 20	

Un viaggio da Milano a Napoli costa di più che un viaggio da Milano a Parigi, Bruxelles, Vienna! Da Milano alla Sicilia si spende di più che da Milano a Berlino e a Londra! Non è chi non veda il danno che un simile stato di cose arreca allo sviluppo intellettuale, economico e sociale del nostro paese: la tariffa italiana colla sua elevatezza spinge il movimento dei viaggiatori italiani, sia che viaggino per affari o per istruzione o per diletto, verso l'estero, anzichè verso l'Italia. Le reluzioni sociali ed economiche fra le varie regioni d'Italia ne vengono rese difficili e perciò languono. L'istituzione della tariffa differenziale in Italia sarebbe efficacissima a togliere queste anormalità e nel tempo stesso svilupperebbe fortemente il movimento dei viaggiatori a grande distanza.

Tipi di biglietti.

A carico di questo sistema di tariffa furono da taluni posti, come gravissimi difetti, il forte aumento, che necessariamente ne deriva, del numero dei tipi dei biglietti. Se per evitarlo si volesse restringere il numero di essi ai più usati e creare gli altri di volta in volta che il passeggero li richiede, si arrischierebbe di incorrere in molte complicazioni, oltre che in un grave ritardo nella distribuzione dei biglietti stessi. Si allegò inoltre la difficoltà di stabilire il prezzo dei biglietti per percorsi da compiersi parte in treno diretto, parte in treno omnibus. Orbene l'esperimento della tariffa differenziale sulle ferrovie austriache della Südbahn, non ha affatto messo in luce tali inconvenienti; sebbene su queste reti tutte le stazioni distribuiscano biglietti diretti per ogni stazione delle reti, tanto semplici che d'andata e ritorno. Per i percorsi poi da compiersi parte in treno omnibus, parte in treno diretto, si è provveduto per le relazioni più frequenti e per determinate coincidenze con biglietti i cui prezzi sono fatti in base alla tariffa ordinaria coll'aggiunta relativa al tratto percorso col treno diretto. Per le relazioni meno frequenti si distribuiscono biglietti validi per i treni ordinari, coll'aggiunta di scontrini pel pagamento supplettivo, ovvero si lascia al capo treno la cura dell'esazione relativa. Dobbiamo qui accennare ad una geniale proposta, che ad eliminare ogni difficoltà temuta, qualora da noi si addivenisse all'adozione della tariffa differenziale espone l'on. M. Ferraris nel suo studio già citato. Egli propone l'istituzione di biglietti a prezzo unico per le tre classi validi anche per i treni diretti, e valevoli per 24 e 48 ore. Questi biglietti sarebbero per ora limitati alla semplice corsa d'andata, in attesa che il loro felice esperimento, indubbio, se guardiamo al successo che ebbero in Ungheria, permetta di estenderli anche ai viaggi d'andata-ritorno. Ogni stazione, anche la più piccola del regno, non avrebbe con tale sistema che a tenere sei soli tipi di biglietti, eliminando così ogni composizione.

Tariffa vicinale.

Già avemmo a dire che i viaggiatori a lunga distanza costituiscono una piccola percentuale del movimento complessivo, per favorire quindi lo sviluppo di questo nel suo insieme occorre accanto alla tariffa differenziale istituire una mitissima tariffa per i viaggi a breve distanza, inferiori cioè a chm. 25. Questa tariffa detta vicinale, ebbe in Ungheria un successo straordinario. Nei viaggi brevi infatti il prezzo del trasporto costituisce quasi sempre la sola spesa da sostenere ed è quasi l'unico ostacolo da superare, cosicchè una riduzione di tariffe divenuto per essi un sensibilissimo incentivo a viaggiare. Naturalmente questa tariffa dovrebbe solo applicarsi ai treni ordinari, il che avrebbe il vantaggio di sfollare i treni diretti e quindi migliorarne il servizio nel tempo istesso favorirebbe una maggiore utilizzazione dei posti nei treni omnibus e misti che in Italia è minima in confronto che all'estero. La soluzione del problema della riduzione delle tariffe ferroviarie col sistema della tariffa differenziale ha dato ovunque risultati così brillanti, che è lecito pronosticarne di simili, in seguito alla sua adozione sulle nostre ferrovie. L'esempio dell'Austria, paese di ricchezza poco superiore alla nostra dovrebbe indurci ad introdurre questo sistema che, date le peculiari condizioni geografiche-sociali ed economiche dell'Italia ne favorirà grandemente il progresso rendendo possibili i viaggi più lunghi, facilitando agli italiani il viaggiare in cerca di lavoro, per istruzione e anche per divertimento, provocando una più attiva corrente di relazioni morali ed economiche fra le diverse regioni e contribuendo in tal modo assai efficacemente a cementare e rinsaldare più fortemente e celeremente l'unità morale della patria.

Il Comitato Italiano per il valico ferroviario del Sempione

Oggi che il Sempione è aperto, e le linee italiane d'accesso alla grande galleria sono pronte, non si deve dimenticare il Comitato Italiano pel valico ferroviario del Sempione, che tanto contribuì alla raccolta dei quattro milioni che da parte delle provincie e comuni interessati erano stati promessi nel 1895 nel trattato conchiuso fra i governi italiano e svizzero.

Conte Giberto Borromeo.

In questi giorni il Comitato, raggiunta la meta, rassegnò il suo mandato e presentò la sua relazione, che dimostra quale fu l'azione del Comitato e quali ne furono i risultati. Essa contiene documenti che saranno consultati con interesse da chi vorrà sapere come il traforo del Sempione ha potuto farsi; ed è fornita d'una bella carta della ferrovia tra Domodossola e Briga..

Presidente benemerito ed instancabile del Comitato è il conte Giberto Borromeo, capo della linea primogenita di quella famiglia, che fu per più di tre secoli feudataria di molte delle località traversate dalla linea Arona-Domodossola, e che su tutte le sponde del Lago Maggiore ha lasciate tracce della sua intelligente magnificenza.

MOTOCICLISMO

Altri tipi di motociclette 1905.

Motocicletta Peugeot (fig. 1). — Parlando delle motociclette *Peugeot,* è assolutamente necessario incominciare da un accessorio importante di queste macchine, cioè dalla forcella elastica.

E' doveroso incominciare da questo accessorio per diversi motivi, e primo fra di essi perchè dal lato industriale è stata la Casa Peugeot che per la prima applicò nelle motociclette la forcella elastica, e dal lato tecnico e

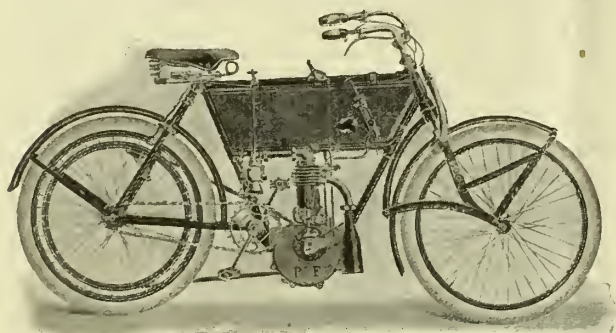



Fig. 1. — Motocicletta Peugeot.

turistico perchè essa seppe ideare e costrurre una sospensione elastica teoricamente e praticamente perfetta: la forcella elastica non ha il solo scopo di evitare le scosse al manubrio e quindi alle braccia del motorista, ma anche quello più importante di evitare la disaggregazione dell' acciaio che forma la macchina. E che la forcella elastica eviti completamente questa disaggregazione, venne provato in esperienze appositamente eseguite, ed a questo proposito, così si esprime il signor Jeantaud, molto noto nel campo tecnico automobilistico, nell'autorevole giornale francese l' *Auto:* « Io ho visto alle officine di Valentigny, delle esperienze fatte nell' acciaio delle forcelle di motociclette prima della sospensione. Prima delle esperienze, l' acciaio era di una grana ammirevole, ben allungata, ben compressa: alla fine di un mese di trepidazione, esso incominciò a macchiarsi di punti bianchi; dopo sei mesi i punti bianchi aumentarono grandemente; dopo un anno esso rassomigliava a della ghisa. » Ora altre esperienze eseguite dimostrarono praticamente che tutta questa nociva disaggregazione è completamente evitata usando la forcella elastica perchè essa evita qualsiasi trepidazione.

Nel numero scorso della *Rivista* già parlammo diffusamente della sospensione tipo Truffault, e perciò non ci tratteremo ora più a lungo, essendo la forcella elastica delle motociclette basata sullo stesso principio del freno al ritorno, differendone soltanto nella costruzione meccanica.

Le motociclette Peugeot sono costruite in diversi tipi, e cioè monocilindriche di 2 $^3/_4$ e 3 $^1/_2$ HP a valvole automatiche ed a valvole comandate, e motociclette a due cilindri della potenza di 2 $^3/_4$, 3 $^1/_2$, 5 e 7 HP a valvole automatiche.

A tutte le motociclette può applicarsi l' accensione a magnete tipo Bosch, e con un comando del magnete fatto con un nuovissimo dispositivo composto di un pignone d' angolo completamente coperto.

Le valvole di ammissione in alcuni tipi sono automatiche, cioè sono azionate dalla depressione prodotta nel cilindro al tempo della aspirazione, in altri tipi invece ne sono sollevate da un eccentrico, che fa anche funzionare le valvole di scappamento: la differenza di durata dell'alzata della valvola di scappamento e di quello d' ammissione è ottenuta allungando la parte della leva di scappamento in contatto con l' eccentrico, ciò che prolunga il tempo di alzata della leva e permette di ottenere un anticipo allo scappamento.

I motori hanno le seguenti dimensioni:

Potenza del motore	Diametro	Corsa
2 $^3/_4$ HP	70 mm.	86 mm.
2 $^3/_4$ HP (due cilindri)	55 »	70 »
3 $^1/_2$ HP	80 »	80 »

Il carburatore è del tipo Longemare a presa d' aria automatica.

La trasmissione è a chinghia ed i motori sono ad asse verticale: nei tipi a due cilindri, essi sono disposti a V.

I freni sono posteriori: uno aziona sulla corona interna della puleggia di trasmissione e l'altro sul cerchione della ruota.

Il telaio è molto elegante ed è del solito tipo a due aste orizzontali.

Indirizzi: Peugeot Frères, Valentigny (Doubs) rappresentati da G. C. Fratelli Picena, Torino, via Lagrange, 41.

Motocicletta N. S. U. (figg. 2 e 3). — Costruita dalla Neckarsulmer Fahrradwerke Act. Ges. di Neckarsulm, si può dire che è una delle più antiche ed importanti marche tedesche. Il tipo 1905 è perfetto e di una praticità eccezionale. La casa costruisce molteplici tipi di motociclette ed infatti i tipi del 1905 comprendono motori monocilindrici con raffreddamento ad aria e raffreddamento ad acqua della potenza di 2, 2 $^1/_2$, 2 $^3/_4$ e di 3 HP i primi e di 4 HP i secondi; oltre alle motociclette numerosi sono poi i tipi di *tricars* per trasporto di persone o di pacchi e piccoli bagagli.

La potenza dei motori è quella effettiva, e sforzando la marcia il motore può fornire anche $^1/_2$ cavallo di più.

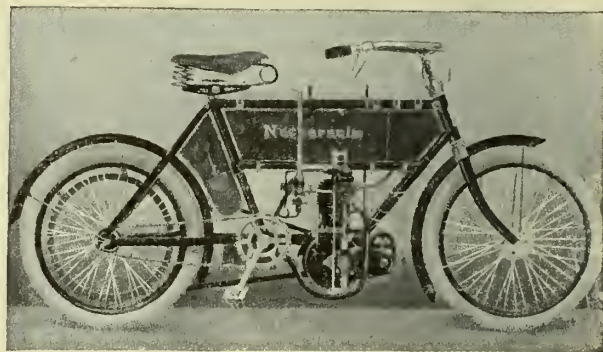



Fig. 2. — Motocicletta Neckarsulmer.

Le dimensioni dei cilindri dei vari motori sono:

Potenza del motore	Diametro	Corsa
2 HP.	70 mm.	75 mm.
2 $^1/_2$	75 »	75 »
2 $^3/_4$	80 »	75 »
3	80 »	80 »
4 (raff. ad acqua)	85 »	85 »

In tutte le macchine i motori sono monocilindrici verticali.

Le valvole sono tutte automatiche.

Il carburatore è di tipo speciale a livello costante ed a polverizzazione: è rimarchevole il suo piccolo volume e la regolarità di funzionamento. Esso è regolabile con una leva a mano.

L' accensione è fatta con magnete: a differenza delle altre marche, nella motocicletta N. S. U. il magnete è fissato nella parte inferiore del motore, sull' asse stesso dell' albero a manovella, in modo che la trasmissione del moto è fatta direttamente, con tutti gli ingranaggi completamente chiusi in apposito *carter* e quindi al riparo dalla polvere e dal fango.

La trasmissione è fatta con cinghia trapezoidale.

La lubrificazione è ottenuta per mezzo di una pompa a mano, fissata al serbatoio della benzina.

Il telaio è elegante e della solita forma ad aste orizzontali.

Un grande silenziatore orizzontale è applicato a tutte le macchine N. S. U. e ne rende il funzionamento perfettamente silenzioso.

La forcella anteriore è elastica, del tipo brevettato N. S. U. Essa è molto semplice e leggera: consta di una molla a balestra che è fissata con una estremità alla parte superiore della forcella e con l'altra estremità ad una seconda e piccola forcella: quest'ultima è unita inoltre a cerniera scorrevole verso la metà della molla.

Fig. 3. — Forcella elastica N. S. U.

Le estremità inferiori della forcella principale, sono poi unite alla seconda forcella: in questo modo qualsiasi urto ricevuto dal mozzo della ruota anteriore viene trasmesso e assorbito dalla molla, ma non viene comunicato alla forcella principale.

I *tricars* N. S. U. sono di tipo troppo diversi per trattare di tutti. Diremo soltanto che i tipi principali per passeggeri sono: *tricar* a sedile anteriore e sella posteriore, con motori a raffreddamento ad aria e ad acqua e *tricar* a sedile e sella laterali. I *tricars* per trasporto dei pacchi sono di due tipi, e cioè con motori raffreddati ad aria e ad acqua.

In quasi tutti i sistemi di macchine costrutte dalla casa N. S. U. è applicato un freno potentissimo a pedale che aziona sulla puleggia di trasmissione della ruota posteriore: il pedale è applicato sull'asta anteriore obliqua: un altro freno è quello a nastro applicato sul mozzo della ruota anteriore.

Indirizzi: Neckarsulmer Fahrradwerke Ac. Ges. di Neckarsulm, rappresentati da Corrado Frera e C., via Carlo Alberto, 33.

Motocicletta Wanderer (figg. 4, 5 e 6). — Anche questa motocicletta è di fabbricazione tedesca, della ben nota casa costruttrice di biciclette e di apparecchi di precisione Wanderer Fahrradwerke.

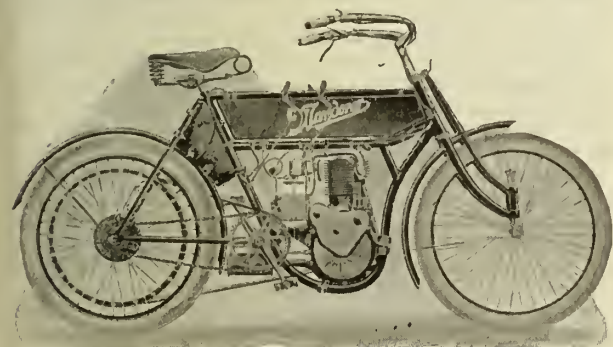



Fig. 4. — Motocicletta Wanderer.

Il motore è monocilindrico verticale ed ha una potenza di 3 $^1/_2$ cavalli.

La camera di accensione è disposta nella parte anteriore in modo che è maggiormente raffreddata: a questa camera sono applicate le valvole di ammissione e di scappamento: queste valvole sono comandate ed intercambiabili.

Il carburatore è a livello costante ed a polverizzazione: esso è comandato da una leva azionata a mano.

L'accensione è a magnete speciale ad alta tensione; questo magnete è fissato posteriormente al motore in modo da ripararlo dalla polvere e dal fango; tutto il sistema di comando di questo magnete è ricoperto.

Azionando una leva a mano si può ottenere qualsiasi anticipazione all'accensione; si può arrestare poi il motore azionando una terza leva a mano che con una trasmissione flessibile agisce la candela ed impedisce la formazione della scintilla.

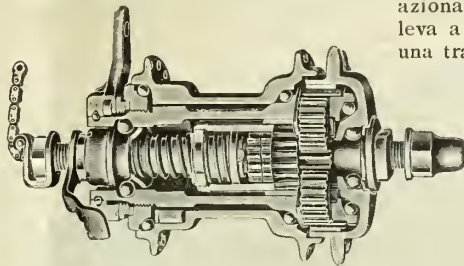



Fig. 5. — Mozzo Wanderer a cambio di velocità.

La candela è del tipo « Sauser »; di essa ne parleremo a parte.

Un'altra leva comanda la valvola di scappamento, in modo che si può ottenere, senza diminuire l'accensione o l'immissione del gas regolare, la velocità a passo d'uomo.

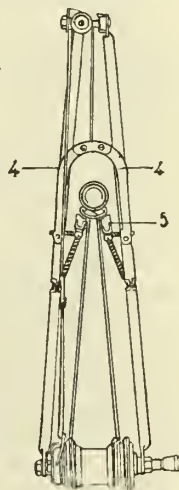
La trasmissione è a cinghia con puleggia posteriore di grande diametro; il moto può essere coadiuvato dai pedali e da una trasmissione a catena.

Il telaio è a tubi orizzontali, ma invece dei tubi inclinati ha un tubo unico ricurvo.

La forcella anteriore è elastica ed è molto semplice. Consta, come si vede nella fig. 4, di una doppia forcella unita a due manicotti uniti al mozzo anteriore; questi manicotti sono muniti di apposite molle che assorbono le trepidazioni delle ruote e non le trasmettono alla forcella.

Notevole in queste motociclette è anche il mozzo a cambio di velocità, mozzo che si applica anche alle biciclette (figg. 5 e 6). Esso ha il funzionamento della ruota libera automatico; ciò si ottiene fermando i pedali qualunque sia la velocità applicata alla macchina; nello stesso modo, e cioè a tutte le velocità, aziona il freno posteriore a contropedale.

Fig. 6.

Le velocità che si possono avere con questo mozzo sono due, e la riduzione di velocità è di $^1/_3$, cioè la velocità più piccola è i $^2/_3$ di quella grande: con una semplice leva a mano si fa azionare il cambio di velocità di questo mozzo.

Indirizzo: Rappresentante in Italia della Wanderer Fahrradwerke, E. Paschetta, Torino, corso Valentino, 2.

Automobile «Bebé» (Peugeot, fig. 7). — Mentre in Francia e negli altri paesi europei dai costruttori di automobili si è tentato sempre di costrurre automobili sempre più veloci, in America invece i costruttori ebbero per principale scopo la vettura economica. E che esistano queste due tendenze venne ampiamente dimostrato nelle due Esposizioni tenutesi a New York ultimamente: mentre nella Esposizione di importazione (prodotti europei) predominavano le vetture veloci, ricche e pesanti, nell'Esposizione Madison (prodotti americani) predominavano le vetture economiche.

Ora però anche in Europa si è capita l'importanza della costruzione di vetture economiche, e già all'Esposizione Olympia di Londra numerosi *tricars* (vetture a tre ruote) e vetturette vi figuravano.

Anche la casa Peugeot si mise su questa strada ed ideò e costrusse la sua « Bebé », che dapprima venne smerciata

in America e nell'Inghilterra e che ora incomincia ad espandersi per tutta l'Europa.

Per l'economia non venne però sacrificata la perfezione e la modernità, e questa « Bebé » si può esattamente chiamare una *piccola vettura*.

Lo *chassis* è in tubi d'acciaio non essendo necessario in *chassis* di così piccole dimensioni l'uso di acciaio stampato; l'*empattement* delle ruote è di m. 1,630, un po' più grande del tipo 1904.

Il motore è monocilindrico verticale con raffreddamento ad acqua; il radiatore è del solito tipo a *nid d'abeilles*

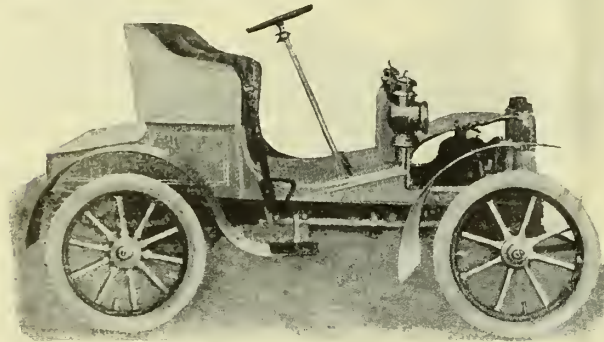



Fig. 7. — Automobile « Bebé ».

con ventilatore; la potenza di questo motore provata al freno risultò di 7 HP. Esso è equilibrato per mezzo di volanti posti nel *carter* in modo che la sua marcia è regolarissima.

La valvola di ammissione è comandata meccanicamente come quella di scappamento.

Il cambio di velocità è a *train baladeur* con tre velocità in avanti e marcia indietro; la terza velocità è a presa diretta.

L'innesto è a coni di frizione.

I freni sono in numero di due: uno sul differenziale e l'altro sulle ruote posteriori.

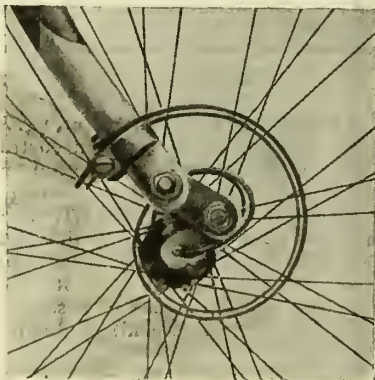
La trasmissione è a cardano con il differenziale sulla ruota posteriore.

E' inutile il dire che a questi automobili è applicato la sospensione elastica Peugeot (Truffault) già nota ai lettori per averne già data la descrizione e per averne enumerati gli innumerevoli vantaggi.

Indirizzi: Peugeot Frères, Valentigny (Doubs), rappresentati da G. C. Fratelli Picena, Torino, via Lagrange, 41.

Sospensione a molla Lorenc (figg. 8 e 9). — Avendo le esperienze dimostrata la grande utilità che arreca al motorista ed alle motociclette una pratica forcella elastica, in questi ultimi mesi videro la luce un grandissimo numero di sospensioni elastiche. Fra esse va ricordata la nuova forcella *Lorenc*. Questo nuovo apparecchio non si può effettivamente chiamare una forcella elastica, perchè esso si può applicare a qualsiasi forcella senza doverne per nulla modificare la forma.

Fig. 8. — Sospensione a molla Lorenc.

Questo sistema di sospensione consiste in due molle a spirale applicate ai due lati del mozzo della ruota anteriore; le estremità della molla sono fissate da una parte al mozzo della ruota e dall'altra ai due rami della forcella anteriore; in questo modo qualsiasi scossa ricevuta dalla ruota non viene trasmessa alla forcella e da questa al manubrio, ma viene invece assorbita dalle due molle a spirale.

Come si vede, questo sistema di sospensione è molto semplice e pratico; oltre a ciò è regolabile, perchè si può regolare facilmente la forza resistente delle molle.

Indirizzo: Denes & Friedmann, Milano, via Principe Umberto, 4.

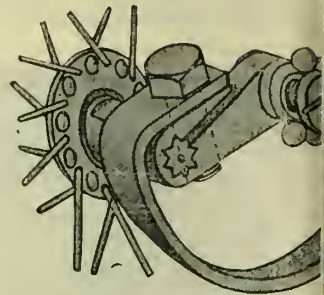
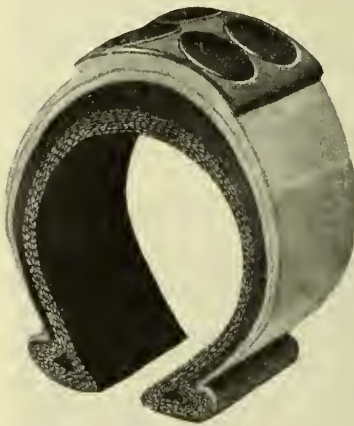



Fig. 9.

I pneumatici antisdruccioli. — L'automobilismo, nella sua continua marcia in avanti, viene spesso accusato di pericoli che effettivamente, se affidato a mani esperte, non ha; tuttavia se un pericolo vero esiste, contro il quale anche la perizia del guidatore poco può fare, è quello dello scivolio.

Ecco perchè molte importanti case si sono studiate di costruire delle coperture e sopracoperture atte specialmente ad impedire che la vettura possa scivolare sulla fanghiglia minuta e quasi liquida che *infiora* le strade dopo la pioggia.

Una gran parte di tali costruttori ha ricorso in massima al sistema di fare delle specie di fasce, generalmente in cuoio, attraversate di chiodi in ferro duro, ribattuti, per modo che applicando sulle usuali coperture posteriori queste fasce, la ruota viene ad avere come un cerchio di ferro, flessibile, sulla sua perimetria, che impedisce lo scivolamento.

Di tale tipo sono appunto le sovraccoperture dalla Casa Bonmartini.

Queste soprafasce, a differenza di altri tipi, nei quali l'attacco alla ruota è fatto mediante cinghie, sono fissate invece direttamente ai cerchioni, sotto le coperture, per mezzo di ganci in acciaio, il che fa sì che la soprafascia viene a formare un tutto solo col pneumatico che ricopre, e non è possibile che, specie nelle curve, venga strappata via dalla ruota. Ma la Casa Bonmartini si è anche applicata allo studio delle vere coperture in gomma e cuoio che, secondo noi, hanno il grande vantaggio sulle soprafasce, di formare un tutto solo colla ruota e di facilitare grandemente il montaggio e lo smontaggio su di essa.

In tali coperture il cuoio è direttamente vulcanizzato sulla gomma ed a differenza di molte altre, che hanno il cuoio che arriva a circa un centimetro dal cerchione, in queste esso penetra nell'interno del tallone impedendo così alla umidità di introdursi tra la gomma ed il cuoio.

Inoltre uno speciale studio è stato dedicato al collocamento dei chiodi che differiscono dagli usuali per una ranella ribattuta internamente, che impedisce al cuoio di tagliarsi.

Abbiamo voluto segnalare questo prodotto della industria nazionale sia per automobili che per motociclette come uno dei più riusciti del genere, ed i cui risultati, sinora, sono oltremodo soddisfacenti.

Indirizzo: U. De Bonmartini & C., Milano, piazza F.lli Bandiera, 1.

Il salone automobilistico di Londra all'Olimpia.

L' Olympia.

L'enorme fabbricato di *West London* fu aperto nello scorso febbraio per la prima volta a scopo di esposizione di automobili. E' la più ampia costruzione per esposizioni che esista in Londra e da qualche anno essa rimaneva in uno stato letargico. Con sacrifizio di lavoro e di danaro venne ristaurata e il grande spazio del piano terreno fu rapidamente invaso da numerose collezioni di automobili di ogni parte del mondo. Sotto questo aspetto — colle enormi porte a vetrate — coll'ampio *parterre* — nessuna costruzione londinese si presta meglio. Inoltre l'ubicazione di una mostra sì importante — la più importante che abbia avuto luogo fin ora in Inghilterra — è la migliore e la più accessibile.

I caratteri della mostra.

Se l'immenso fabbricato valse la pena della mostra, con pari arditezza di intenti la mostra valse bene la costruzione.

Essa è la terza esposizione, tenuta sotto gli auspici della *Society of The Motor Manufacturers and Traders*.

E' internazionale nel vero senso della parola. I prodotti che furono i principali fattori del Salon Automobilistico di Parigi sono quivi rappresentati, e assai sicuramente una seconda mostra all'Olympia ancora sarà tenuta a novembre in quest'anno, quando cioè i modelli del 1906 avranno fatto la loro mostra a Parigi che quest'anno anzichè a Dicembre avrà luogo a quanto pare ai primi di Novembre.

L'esposizione all'Olympia fu considerata come prossima a diventare il mercato del mondo dei motori, attraendo i visitatori e rappresentanti dell'industria automobilistica di tutte le nazioni.

Essa costituì inoltre il centro della fabbricazione e del commercio di tutta la Gran Brettagna e delle colonie inglesi.

Ma un fatto importante, che va tutto alla gloria della mostra si è che l'Olympia — malgrado la sua enorme vastità — non potè contenere che i due terzi degli espositori, che si prepararono quest'anno a esporre al pubblico i loro prodotti. Alcune case nuove debuttano per la prima volta.

Coll'esposizione prossima di novembre havvi chi opina che l'Olympia non potrà albergare adeguatamente tutto quanto l'industria mondiale automobilistica vorrà produrre; e già si avanzano in tale previsione varî progetti.

I promotori della Mostra

La mostra all'Olympia è promossa dalla *Society of the Motor Manufacturers and Traders* — società fondata nel luglio 1902 — e si sviluppò senza grande agitazione e senza entusiasmi, con carattere perciò brittannici, avente per iscopo precipuo l'ordinamento della nuova industria automobilistica.

Ed in Inghilterra questa industria è assai recente ancora. La Società ebbe perciò il suo appoggio alle Mostre del Cristal Palace (ove fin'ora si sono tenute tutte le esposizioni sportive inglesi) di questi ultimi tempi e con tale risultato ch'essa si slanciò subito da sola in una mostra internazionale indipendente, fuori dalla protezione e dalle influenze regolamentari dell'Automobil Club e stabilì nei circoli motoristici il principio rinnovatore: « *Show, by the traders for the traders* » (cioè esposizioni da industriali per gli industriali).

La Società quindi ha dovuto indubbiamente concentrare sè stessa sulla fondazione e sulla funzione della mostra con criteri proprii e sotto questo aspetto il disertare il Cristal Palace è sembrato ai più un atto di ingratitudine verso chi l'aveva appoggiata in passato.

Ad ogni modo la Society of the Motor Manufacturers and Traders ha raggiunto oggi una nuova e grande importanza e i 150 membri industriali che la formano si impongono come le più alte e spiccate personalità del campo meccanico inglese.

Presidente è il march. Sidney Straker della Straker Steam Vehicles Co. (Camions e Omnibus a vapore [1]) che ha portato un così grande contributo alla trazione meccanica in Inghilterra.

La mostra, dati gli intenti così grandemente elevati, è per l'industria americana un serio fattore di concorrenza sul mercato specialmente delle colonie. La mostra di New York, se ha trionfato per islancio e per *réclame* non ha però ancora assegnato, malgrado tanta verbosità commerciale, all'America uno dei primi posti nell'industria internazionale, ove per ora rimangono in ordine di importanza la Francia, la Germania, l'Inghilterra e l'Italia.

Sono specialmente notevoli nella mostra attuale i tipi ad un cilindro che si adattano per pratici usi internazionali.

Per turismo invece prevalgono i tipi a quattro cilindri.

La maggior parte delle vetture è a benzina.

Degna di speciale menzione è la cura che molte case pongono in particolari assai importanti, e che erano in passato più trascurati; come il giusto *(embrayage)* ed i freni; e ci riserviamo di dare in proposito qualche dettaglio.

Conclusione.

Secondo l'opinione dei più autorevoli giornali, la Mostra all' Olimpia fu indubbiamente ben condotta.

Un entusiasmo eccezionale si rivelò fino dai primi giorni, dato anche l' enorme numero di visitatori e favorito dal tempo eccezionalmente bello. Notato il grande numero di motociclette stazionanti nei fabbricati adiacenti alla mostra, specialmente i *tri-cars*.

In tutto il periodo dell'esposizione si distinse nettamente uno speciale interesse, naturalissimo in fondo, per le macchine di fabbricazione esclusiva inglese.

Certamente quindi dato il risveglio di questi ultimi mesi, non è dato presupporre che una diminuzione nell' importazione in Inghilterra di macchine estere.

Ing. FERDINANDO BORRINO.

---

[1] Vedi memoria 1904, Ing. F. Borrino: *Sul rendiconto economico della trazione meccanica di merci e passeggieri su strade comuni.*

La retta via e l'automobilismo.

Pensiero filosofico di un pulcino al sopraggiungere di tre automobili a tutta velocità: *E dire che la mamma mi ricorda sempre che nella vita non ci si deve mai allontanare dalla retta via!*

ESPOSIZIONE DI MILANO DEL 1906

Facciata del padiglione del ciclo e dell'automobile.

Abbiamo pubblicata nel numero precedente la pianta del padiglione del ciclo e dell'automobile; e diamo ora la riproduzione della facciata del padiglione stesso, costruito su progetto degli ingegneri Bianchi, Magnani e Rondoni.

Il padiglione in parola è costituito da una grande galleria, della larghezza di 30 metri, fiancheggiata da altre due gallerie minori, di m. 8 ciascuna di larghezza, e sopraelevate dalla centrale di m. 1,50 in modo da formare intorno a questa come un *pepiano.*

Altre gallerie minori mettono capo a questo primo gruppo principale di gallerie, e il tutto è così disposto da rendere facile al visitatore la circolazione e l'orientamento.

Annessi alla Galleria principale si trovano vasti locali per ristorante (accessibili però anche dall'esterno), come pure i locali pel servizio delle poste e telegrafo.

La galleria centrale sarà coperta con centine in ferro, il rimanente delle gallerie con capriate in legno, parte in vista, parte nascoste da plafonature in tela.

Il prospetto principale, che corrisponde alla testata della galleria centrale, è così studiato, da lasciare in vista la forma della prima centinatura, mentre nella parte bassa si svolge una serie di finestre trifore, eccettuata la parte centrale del prospetto stesso, nella quale si apre un grande portale d'ingresso.

Lo stesso motivo delle finestre trifore si ripete anche lungo le gallerie correnti, eccettuate alcune parti foggiate a portico.

Al disopra di tali finestre correrà un fregio nel quale verranno rappresentati, a fresco, tutti i generi di turismo e sport che si servono del ciclo o dell'automobile.

Servizi automobilistici.

Caserta. — Ci scrivono:

" In provincia di Caserta pare che l'automobile voglia mettere serio piede L'Amministrazione provinciale ha dato concessione ad una Società anonima locale per un servizio di omnibus automobili: Maddaloni, Caserta, S. Maria, Capua, Aversa, Caiazzo, Piedimonte d'Alife. Stazione centrale e punto principale di diramazione S. Maria C. V. Coi primi di giugno prossimo le vetture incominceranno a correre. Auguriamo alla società affari d'oro, come siamo convinti che la prova di pratico funzionamento di tali veicoli invoglierà molti di questi signori all'automobilismo, massime dopo la cilindratura della bellissima strada Capua-S. Maria-Caserta che sta facendo l'Impresa Gola e Conelli ".

Parigi. — Nelle officine Serpollet a Parigi sono in costruzione alcuni omnibus a vapore, per conto della Compagnia degli omnibus. Tali omnibus saranno provati e consegnati alla compagnia verso la metà d'aprile, ed entreranno in servizio nei primi giorni di maggio sulla linea Wagram-Bastille.

Cadore. — Il *Corriere Alpino* di Feltre, riportata dalla nostra *Rivista* la notizia della costituzione d'una società per l'introduzione dell'automobilismo a vapore nel Cadore aggiunge:

" Per nostre informazioni particolari possiamo aggiungere che il Comitato costituitosi in Milano ha eletto presidente un autorevole cittadino di Belluno e dispone già di un capitale di L. 150 000 ".

Biella-Ivrea. — Il Consiglio comunale di Ivrea venne convocato per dare il suo voto sopra una proposta presentata dall'ing. A. Faccioli di Torino, per l'impianto di servizio con automobili per persone e merci da Biella ad Ivrea. Il sindaco diede lettura della proposta presentata dalla ditta Faccioli e C., espose i criteri su cui intende la stessa di fare detto impianto in base alla nuova legge 28 luglio 1901, n. 416. Le fermate sarebbero: Biella, Occhieppo, Mongrando, Zubiena, Bollengo, Ivrea, cioè il percorso della strada nazionale attraverso la Serra. Per ora venne calcolato che in due ore si potrà percorrere tale strada, salvo col tempo, e con miglior esercizio e manutenzione della strada, di ridurre il tempo stesso ad un'ora e mezza. Il Consiglio comunale, ad unanimità deliberò un voto di plauso e di incoraggiamento per tale iniziativa, facendo i più caldi voti ed auguri che tale novello mezzo di comunicazione possa essere tosto messo in opera.

Benevento. — I fratelli Raffio — attualmente concessionari del servizio postale Benevento-San Bartolomeo in Galdo — mentre pendono le pratiche col ministero delle poste per la trasformazione del servizio con automobili, hanno presentata domanda al ministero dei lavori pubblici per l'impianto di un servizio di automobili per viaggiatori, salvo in seguito ad estenderlo alle merci. Il tipo di vettura prescelto è quello del sistema Gardner Serpollet della forza di venti cavalli e della capacità di 12 viaggiatori. Resterebbe, come riserva in caso di guasti, il servizio a cavalli nel punto medio, San Marco dei Caroti, ed a Benevento.

I pompieri di Vienna vengono ora dotati di pompe ad automobile, con trazione elettrica. La sostituzione della trazione elettrica a quella a cavalli porterà a quella amministrazione comunale una notevole economia.

Beatrice O' Brien.

Beatrice O' Brien, la sposa fortunata del nostro Guglielmo Marconi, è una irlandese, educata in obbedienza al precetto *mens sana in corpore sano;* ed essa perciò non solo ha adornato la mente d'ogni possibile cognizione (e, fra altro, parla e scrive con eleganza la lingua nostra), ma anche si è rinforzato il corpo cogli esercizî dello *sport* e del turismo; ed è appassionata specialmente e valente automobilista. Per questo appunto (trasvolando sulle regali nozze e sui doni preziosi presentati agli sposi) diamo qui il ritratto della nostra nuova e preziosa concittadina, ed inviamo agli sposi felici le congratulazioni e gli augurî del Touring Club Italiano.

La moda e l'automobilismo.

La stagione automobilistica, secondo i paesi, è già cominciata o sta per incominciare; e automobiliste ed automobilisti affrettano col desiderio i giorni beati nei quali potranno liberamente dedicarsi alle loro rapide gite deliziose. Il risorgere della stagione automobilistica esercita una grande influenza anche sulla moda, che deve inventare vesti eleganti e comode, adattate al nuovo e speciale modo di viaggiare; ed il mondo automobilistico femminile si occupa con grande ardore della questione; e le modiste parigine fanno quanto è possibile per prevenire ed interpretare gusti e desiderî. Nella gara è entrata largamente anche l'America; ed è appunto da giornali americani che togliamo i due costumi qui presentati: quello a sinistra di pelle gialla; quello a destra di stoffa, col velo d'ultima moda.

***

Nella recente esposizione automobilistica di Torino vennero esposti molti costumi, tanto per signora che per uomo, per andare in bicicletta e in automobile.

Il corpo dei volontarî automobilisti tedeschi.

Il *Deutsche Automobil-Club,* dopo lunghe trattative col ministero prussiano della guerra, ha organizzato il « Corpo dei volontarî automobilisti tedeschi », collo scopo di mettere a disposizione del governo tedesco, in caso di guerra, gli automobili più adatti ed i guidatori più esperti.

Chi desidera far parte del *Corpo Volontarî,* deve essere socio del Club Automobilistico tedesco. L'opera del *Corpo* si limita per ora alla Prussia, ed a quegli altri Stati tedeschi che sono militarmente uniti colla Prussia. Le domande d'ammissione devono venire presentate al Club Automobilistico tedesco. I volontarî devono obbligarsi:

1. A servire senza limiti di tempo, in caso di guerra;
2. A servire in tempo di pace, per quattro anni di seguito, per dieci giorni al massimo ogni anno;
3. Ad obbedire incondizionatamente ai capi.

Barone von Branstein
Capo di S. M. dei volontari automobilisti tedeschi.

Capo supremo del corpo è il principe Enrico di Prussia; capo di stato maggiore il barone von Brandstein, di cui presentiamo il ritratto nell'uniforme di volontario automobilista tedesco.

L' ULTIMA NOVITA DELLA MECCANICA.

Una motocicletta a quattro cilindri.
(Dal periodico *De Kampioen* di Amsterdam).

DI QUÀ E DI LÀ

UN PAESE SEPOLTO NELLA NEVE. — Capracotta è un pittoresco ed alpestre paese del Molise, addossato alla sella risultante nel gruppo montano del monte Campo (m. 1690) e del monte Capraro (m. 1720), tra le ridenti vallate del Sangro e del Trigno. È uno dei capoluoghi di mandamento più alti d'Italia, a 1421 m. sul mare.

Per quanto ne sia delizioso d'estate il soggiorno per l'aria fresca e balsamica, altrettanto la vita vi è penosa e difficile nell'interminabile inverno, sia per le correnti impetuose che lo dominano, sia per le copiose e violente nevicate. Il paese sorge su balze inaccessibili a nord, investite dalle raffiche furiose della borea gelata che, nei giorni della tormenta, costringe tutti a rimanersene tappati in casa. Solo i giovani si recano allora al Circolo per giocarvi la solita clamorosa *parigina* al bigliardo, e talvolta anch'essi stentano la sera tarda nel tornare a casa perchè affondano fino al collo nella neve minuta e soffice, ed il turbinio del nevischio è così impetuosamente vertiginoso, che, senza tregua, accicca gli occhi e mozza il respiro.

Nei mesi di gennaio e febbraio continue bufere, scatenatevi con violenza inaudita, hanno sepolto Capracotta sotto un altissimo strato di neve. Molti abitanti escono dalle finestre, altri scavano delle profonde buche (in corrispondenza colle porte delle case), che, guardate dal nuovo aereo piano stradale, sembrano pozzi; sui tetti è accumulata una quantità enorme di neve che ne rende pericolanti le impalcature; varie case ad un sol piano sono completamente sepolte e vi si comunica con gallerie.

Una via di Capracotta sotto la neve.

Dopo la caduta di tanta manna celeste si gira curiosi in *ricognizione* pel paese sugli stretti sentieri praticati di recente sulla neve, per i quali può passare una sola persona per volta. Qui siete costretto (come nel passaggio ginnastico sulla trave d'equilibrio) ad abbracciare una persona che vi è cordialmente antipatica od anche un nemico; più in là invece una... formosa forosetta, che, per mancanza di equilibrio alla in...volontaria carambola da voi determinata, vi somministra una doccia gelata, facendovi cadere sopra la *conca* (1) piena d'acqua che portava in testa. Continuando la *perlustrazione* vi sembra di essere ad un tratto divenuto gigante, perchè potete guardare più o meno indiscretamente dentro le finestre delle cucine, il cui soffitto vedete decorato dai recenti, squisiti salami pensili; in quelle delle camere da letto, ove la massaia rassetta la biancheria. E le vedute dello strano cinematografo continuano e lo sguardo furtivo sorprende nelle case graziose istantanee di ragazze che filano alla rocca, che annaspano, che tessono... Ma tanta ammirazione è troncata bruscamente da un magnifico capitombolo; vi alzate malconcio e, contemplando istintivamente il luogo del disastro, vi accorgete che avete inciampato nel braccio di sostegno di un pubblico lampione!

Una via di Capracotta sotto la neve.

Anche alla sera buia lo spettacolo è fantastico: ombre ravvolte in scuri mantelli e incappucciate come frati camminano cautamente, munite di lanterne cilindriche (una vera specialità del luogo), che un giorno furono soltanto... spiritose bottiglie di cognac o d'anisetta. Così ognuno provvede all'auto-illuminazione dello scabroso sentiero su cui s'incontrano ad ogni momento botole, fosse, bolge infernali.

Ma andiamo un poco in campagna, forniti possibilmente di *ski* per non isprofondar troppo nella neve. Il rilievo topografico e la veduta panoramica non si riconoscono: muri, macigni, siepi, cespugli, arbusti, sono scomparsi; fossati,

(1) Vaso di rame con cui si attinge acqua alla fontana.

letti di torrenti, avvallamenti sono colmati. Ogni tanto si erge un maestoso baluardo, una vera collina (2) irta di neve alta fino a 9-10 m. che attraversa il cammino ed a cui bisogna dare un'ardita scalata per passare di là. Nei boschi le sole cime dei faggi spuntano fuori tutte ricoperte di candidi cristalli; il laghetto di Mingaccio è gelato e nascosto sotto un'enorme quantità di neve.

Perciò il corriere postale è rimasto sospeso per varî periodi di tempo, e nell'ultima bufera per ben dieci giorni, in cui si è stati segregati dal consorzio civile, unitivi solo dal tenue filo telegrafico. Negli ultimi giorni dell'isolamento scarseggiano le farine, manca il sale, e questa gente, per natura svelta ed arguta, minaccia di divenire... insipida; ragione per cui, come nel periodo critico di un assedio, si riducono le razioni del pane e non si possono comprare più di due soldi di sale, per famiglia.

Alfine l'ira implacabile degli elementî si calma alquanto, e l'autorità municipale organizza una spedizione, non al Polo Nord, ma semplicemente a Carovilli nonchè Agnone, la vicina stazione ferroviaria sulla linea Sulmona-Isernia. Venti nostri robusti montanari sono requisiti, ed insieme al procaccia postale partono per ritirare le poste arretrate e per provvedere due quintali di sale. Il viaggio è oltremodo faticoso; gli uomini *di punta* si alternano nell'aprire a stento un varco nella neve, in cui affondano, e, per percorrere i ventun chilometri di distanza impiegano la bellezza di una giornata intera. Un'altra ne occorre pel ritorno; ma alla sera, sebbene il cielo sereno e stellato, il vento torna a spirar forte, facendo turbinare impetuosamente il mobile nevischio. Si teme per le sorti della carovana, il sindaco manda i carabinieri ed altri rinforzi ad incontrarla: suonano intanto, dando l'allarme, le campane a stormo e molte persone accorrono dalla parte dell'eremo della Madonna di Loreto. Finalmente, dopo penosa aspettativa, giungono i *gloriosi* reduci da Carovilli trafelati dalla fatica, con i ghiacciuoli attaccati ai baffi ed alle sopracciglia. A vedere la lenta e lunga processione di tutti quegli uomini imbacuccati in ruvidi mantelli, incappucciati e gravati da pesanti *bisacce* (taluno con sopracalzoni di pelle di capra) (3), pare di assistere alla scena pittoresca della migrazione di una tribù di Lapponi o di Samoiedi, anzichè all'arrivo di una comitiva di abitanti del popolato e civilissimo paese dell'Italia meridionale!

Insegnante GIOVANNI PAGLIONE
Capracotta, Marzo 1905. Console del Touring.

LA COLONNA ELORINA, della *Pizzuta*, sorge a 6 chilometri a sud di Noto (in provincia di Siracusa), sulla sinistra del fiume Tellaro, sopra un'altura da cui domina un esteso panorama. E' in parte distrutta, ma pur sempre alta dieci metri. Si crede sia un resto del monumento eretto dai Siracusani in ricordo della vittoria da essi riportata nel 413 a. C., sopra gli Ateniesi condotti da Nicia. Alla distanza di settecento metri, sopra una collina più bassa, sono le rovine della città di Heloros. Nel primo numero di quest'anno del periodico *Sicula* (rivista bimestrale del Club Alpino Siciliano), con un bellissimo articolo Alessio Giovanni prende occasione da quella colonna per parlarci della interessante città di Noto, e condurci fra i carrubeti dei poggi granitici che circondano la città, e dirci delle rupi ferrugigne e scabre, e delle grotte degli eremiti, e della soave e poetica leggenda di San Corrado, e del carattere di quei contadini e contadine che hanno tanta devozione per quell'umile servo di Dio; e richiama così l'attenzione sopra una parte della Sicilia che è il perfetto contrapposto della Conca d'oro, ma che pur ha grandi selvagge bellezze e che meriterebbe di essere assai più conosciuta... anche dagli Italiani, almeno quanto è conosciuta dagli stranieri.

(2) In dialetto *reglie*.
(3) In dialetto *guardamacchie*.

LE MURA DI LUCCA. — La città di Lucca, una delle perle della Toscana, la città dalle belle chiese e dai bei palazzi, siede nell'ampia vallata del Serchio, presso la sponda sinistra del fiume, ed è ancora chiusa, come in una corazza, nella cinta delle sue mura, cominciate nel 1504. Sino al 1544 si continuò a fare bastioni semicircolari, al modo dei vecchi torrioni; ma migliorata l'arte del fortificare, il lavoro fu corretto come si vede ora, sotto la direzione di Vincenzo Civitali, lucchese. Le mura furono compiute nel 1645. Undici sono i bastioni, congiunti da cortine; le mura sono alte m. 11,95; e girano per m. 4195,80; e per tutto il giro è una spaziosa strada alberata, che forma il più bel passeggio, la più bella pista che si possa immaginare, con vista da un lato sulla città, e dall'altro sulla pianura, sui colli, sui monti. Visto che tutto questo è bello, è antico, s'era naturalmente pensato di rovinarlo; si voleva tagliare nella cinta una porta,

Sui bastioni di Lucca.

Sui bastioni di Lucca.

una breccia, una interruzione; e poichè la fame viene mangiando, la cinta sarebbe stata, un pezzo alla volta, livellata al suolo. Per fortuna la questione, che aveva sollevato così vive polemiche e così aspre censure, è stata risolta in questi giorni ragionevolmente. La Commissione consultiva di belle arti, all'unanimità, ha dichiarato inaccettabile la proposta del Consiglio comunale. Così l'« arborato cerchio », come lo chiamò il D'Annunzio, rimarrà intatto... almeno per qualche tempo!

LA CORSICA, sino ad ieri poco conosciuta e poco visitata, diventa ora mèta di frequenti gite, dopo che le comunicazioni del continente con essa sono divenute più frequenti e più regolari. Oggi infatti, splendidi nuovi battelli fanno, di giorno, il tragitto da Nizza a Calvi in sei ore,

da Nizza ad Aiaccio in otto, da Livorno a Bastia in quattro; i vecchi alberghi si trasformano; se ne fondano dei nuovi; ed in Aiaccio si sta istituendo un *Syndicat d'initiative.* Fra le guide Joanne un volume è dedicato alla Corsica, con un supplemento, *La Corse à bicyclette.* Nel numero di febbraio della *Revue Mensuelle du Touring Club de France* il signor

Torre di Parata, all'ingresso del golfo d'Ajaccio.

Henri Boland parla con entusiasmo d'una gita in Corsica, e dà l'itinerario per visitarla. A quando qualche gita di turisti italiani nella patria di Napoleone Bonapartee di Pasquale Calvi?

Per la geografia di casa nostra

Isella o Iselle? — Ci scrivono: " Nella cartina topografica d'illustrazione ad un articolo nel *Corriere* sul traforo del Sempione, leggo finalmente nella sua giusta desinenza *Isella* e non *Iselle,* come da tutti francesemente è detto e scritto.

" *Isella* è sempre stato, come rilevasi da tutte le vecchissime carte topografiche, Isella, nominativo in latino (*Isellae,* genitivo), in tutte le vecchie carte della curia vescovile di Novara; ed *Isella* vorrei che ad opera dei conservatori dell'italianità dei nomi, si mantenesse e più che tutto si ponesse negli orari ferroviari della grande linea di prossima apertura.

" *Iselle* la chiamarono naturalmente gli ingegneri francesi col loro indomabile *chauvinisme,* che volle le fedi di nascita in francese fin nel parmigiano (vedi atto di nascita Verdi); i quali ingegneri, quando tagliarono la strada militare del Sempione, fissarono anche alle mura del villaggio la relativa lapide col nome di *Iselle.*

" Si capisce la desinenza in *elle* di *Tavernelle* (piccole taverne), *Caselle Landi, Caselle Lurani* (piccole case delle famiglie Landi e Lurani); si capisce anche in *Fenestrelle* in Italia, ma ai confini di Francia dove tutto: lingua, indole, costumi sono francesi, ma dichiaratamente non ha ragione d'essere qui da noi, dove tutto è nettamente italiano.

EMILIO COLOMBO "

Per l'isola di Pantelleria. — Il ministro Tedesco interessato dal deputato Pipitone e dal sindaco di Pantelleria appositamente andato a Roma, promise di sollecitare di studiare l'impianto della stazione radiotelegrafica ed assicurare con ogni tempo la comunicazione tra Pantelleria e la Sicilia, impedendo che il cattivo tempo, come testè avvenne, possa interromperla per 24 giorni. La Pantelleria è un'isola vulcanica (l'antica Cossira o Cossura), che sorge a sud-ovest della Sicilia, a 7 ore di navigazione da Marsala. Si estende per 150 chmq., ed il suo punto più alto (la *Montagna Grande*) s'eleva a 836 m. sul mare; ed è un antico vulcano spento. Forma un solo comune, con 8682 abitanti, pescatori o contadini... o cittadini a domicilio coatto. Fra quegli abitanti (pare impossibile!) non c'è ancora alcun socio del Touring! I nomi delle località sono d'origine arabica; il dialetto degli abitanti è siciliano. Alcuni resti di antichissimi monumenti dell'isola ricordano i nuraghi della Sardegna.

GITE, CONVEGNI e notizie dei Consolati

BELLUNO. — Per iniziativa del Veloce Club Alpino (fondato nel 1886 come sezione della Società Ginnastica Alpina) verrà tenuto a Belluno, il 13 agosto, un grande convegno ciclistico, del quale avremo a riparlare.

CHIETI. — Il signor Antonio Marchionne, console del Touring a Chieti, ci scrive:

" Da questo colle superbo per incanti di bellezze meravigliose è partito solenne un grido di promessa. E la città nostra, che si adagia magnifica sulla collina che guarda il cuore, che vigila la vallata del tortuoso Pescara e si fissa nel colosso azzurro della Majella, sacra alle nevi, attende con fede, con entusiasmo divoto alla preparazione di un grande *convegno ciclo-automobilistico regionale.*

" Sarà come uno spiegamento di nuove forze feconde pel turismo, sarà il compimento di una promessa attesa da tempo.

" Il nostro Abruzzo, che nell'antica anima della sua remota stirpe, serba sempre vergine e vivo il fervore per ogni nobile idea, si avvia alla festa con uno slancio mirabile, e vuole che a Chieti gentile si dieno convegno tutti gli amatori del Touring ".

" Il grido lanciato vien accolto da simpatie infinite: le adesioni si affollano, si moltiplicano, lasciano prevedere un trionfo completo. Alla prima quindicina di maggio, (la data sarà nota presto) nei giorni dell'inaugurazione della ferrovia elettrica e della Esposizione della nostra arte antica, vi sarà il convegno.

" Oltre al comitato esecutivo è stato formato anche un comitato d'onore del quale fanno parte le autorità più importanti della città e provincia. Questo comitato così intelligentemente e seriamente costituito è il segno più manifesto del successo. Ricevimenti, premi ricchissimi e numerosi, le corse, gli spettacoli d'onore, i banchetti saranno genialmente organizzati.

" I convenuti avranno ancora una prova della tradizionale ospitalità abruzzese, troveranno nei Chietini quello slancio che è la caratteristica più spiccata e più bella del loro carattere.

" E così di questa terra, che sa le insigni opere dei Michetti, dei d'Annunzio si eleva un grido di concordia che affratella i turisti, e darà al Touring una nuova conferma di forza feconda ".

SANREMO (Portomaurizio). — A Sanremo avrà luogo il 30 aprile un convegno ciclo-automobilistico, con numerosi premi alle società, fanfare, bandiere. Il Convegno è promosso dalla Unione Sportiva Sanremese; e del Comitato esecutivo fanno parte anche i signori G. B. Rubino, marchese A. Garbarino e Franza Dalmazzo.

SONDRIO. — Indetta dalla sezione Valtellinese del C. A. I. ebbe luogo nei giorni 6 e 7 marzo u. s. una gita al Rifugio Cederna posto nel gruppo dello Scalino a circa 2800 m. sul mare.

I gitanti furono sei: giunsero a stento al Rifugio dopo sedici ore di cammino assai faticoso nella neve troppo molle: e non poterono quindi salire come era progettato, sul Pizzo *Scalino* (m. 3333), sempre in causa della neve che non reggeva. La gita, per quanto non del tutto riuscita, servì a provare la resistenza fisica dei partecipanti, a dimostrare la possibilità di gite invernali e a far apprezzare ancora più l'utile ospitalità del Refugio Cederna.

Società turistiche.

Il Routier Italiano che ha sede a Bologna (ed è fondato e diretto dal sig. Edoardo Bonesi) ha iniziata la pubblicazione d'un suo *Bollettino trimestrale.* In esso è riassunto lo scopo del nuovo e già fiorente sodalizio.

— Siamo interessati ad avvertire, a scanso di equivoci, che la medaglia dei soci del Routier Italiano, di cui abbiamo pubblicato il *fac-simile* nel numero di febbraio si invia, dietro il pagamento della relativa quota, a quei soli soci effettivi che dopo la marcia-battesimo effettuino altre marcie ufficiali.

* * *

Anche l'*Audax* ha cominciato a pubblicare dal febbraio, la sua *puntata mensile,* diretta dal signor C. A. Pisani.

Mariano Comense (Como). — Si è qui costituito un Club Sportivo. Ne è presidente il signor C. Besana, e del Consiglio fanno parte i signori Ronzoni, Negri, Melli, Brenna, Badiali, Baroffini. Il sodalizio (che è socio del Touring) si propone di promuovere gite ciclistiche istruttive.

PIOVE DI SACCO (Padova). — Si è regolarmente costituito a Piove di Sacco un Club Ciclistico, che conta circa 50 soci. Ne è presidente il signor Mario Solmi, console del Touring.

CONSULENZA LEGALE

GIUDICATI TURISTICI.

Velocipedi — Targhetta rubata.

Non esiste contravvenzione nel semplice fatto di circolare con velocipede senza targhetta, quando però il ciclista provi di non aver avuto volontà di violare la legge, non essendosi egli ancora accorto del furto di recente subito.

Sentenza 18 gennaio 1905 del Pretore Urbano di Milano. Avv. B. Severgnini, nella causa penale del P. M. contro Olivieri Ubaldo

Imputato:

Di contravvenzione agli articoli 1, 10, 11 legge 22 luglio 1897, n. 318 sulla circolazione dei velocipedi, per avere l'8 novembre 1904 sul corso Torino, in Milano, fatto uso di una bicicletta non fornita del prescritto contrassegno.

L'imputato Olivieri ammise la materialità del fatto: che cioè la di lui bicicletta nel momento in cui gli fu contestata la contravvenzione era sfornita di targa; a difesa dedusse che egli era poco prima partito dal proprio studio colla bicicletta ritenendo che fosse munita della targhetta, che invece da ignoto ladro era stata levata Il vigile verbalizzante deponeva che, appena fermato, l'Olivieri, dimostrandosi meravigliato nel constatare la mancanza del contrassegno, sostenne che doveva esser stato tolto alla macchina poco prima, all'insaputa di esso proprietario, tenendo il contegno di chi invoca una giustificazione corrispondente a verità. Un teste a difesa affermava che l'imputato l'8 novembre 1904 era entrato nello studio colla bicicletta munita di targa, e che, appena uscito, vi faceva ritorno lamentando di essere stato derubato della targa e posto in contravvenzione; aggiunse constargli che la targa era stata levata il giorno stesso mentre l'Olivieri era nello studio, e che l' Olivieri aveva usato la bicicletta ignorando il furto patito.

Con tali risultanze crede il Pretore che in confronto dell'imputato debbasi dichiarare non farsi luogo a procedimento per inesistenza di reato. E difatti: tenuto conto dell'immediato conquesto sollevato dal giudicabile cogli stessi vigili e col teste, e del contegno tenuto dall'Olivieri, si ha il tranquillo convincimento che il contrassegno fu levato da ignoto ladro e che l'Olivieri quando si valse della bicicletta ignorava che questa fosse sprovvista di targa Per conseguenza rimane il solo fatto materiale di aver usato una bicicletta sfornita di contrassegno; *ma questa circostanza non è sufficiente a dar vita alla contravvenzione*, perchè se nei reati d'indole contravvenzionale ognuno risponde della propria azione od omissione, ancorchè non si dimostri che abbia voluto commettere un fatto contrario alla legge, *tale presunzione «juris tantum» non esclude la prova contraria*. Ora nella fattispecie non solo fu raggiunta tale prova, ma si ebbero anche elementi per ritenere che il fatto dell'Olivieri mancava di quella volontarietà che si richiede come estremo essenziale anche nelle contravvenzioni.

Per questi motivi,

Visti gli art. 342, 343 codice procedura penale, dichiara non farsi luogo a procedimento in confronto di Olivieri Ubaldo per inesistenza della contravvenzione ascrittagli.

Ordina la restituzione della bicicletta.

Automobili — Contravvenzioni al volo.

Non è sufficiente la semplice asserzione degli agenti di polizia per ritenere che un automobile corresse ad una certa velocità. — Le contravvenzioni devono essere immediatamente contestate. — Non è responsabile il proprietario dell'automobile, ma chi lo conduce.

Sentenza 14 novembre 1904 del Vice Pretore di Serravalle Scrivia, avv. B. Martelli, nella causa penale di azione pubblica contro Novo Antonio, imputato della contravvenzione prevista dall'art. 17 e 46 regolamento 28 luglio 1901, n. 416, in relazione all'art. 58 del regolamento 10 marzo 1881 n. 124 sulla polizia stradale, per avere verso le ore 10,45 del 13 luglio 1904 percorso nell'automobile distinto colla targhetta Torino 28, la via Umberto I di Serravalle Scrivia con una velocità superiore ai 15 chm. all'ora.

Omissis...

Ritenuto essere rimasto assodato in causa, che i vigili urbani di Serravalle Scrivia non poterono conoscere chi guidasse l' automobile portante la targhetta Torino n. 28; che nemmeno poterono constatare la velocità dell'automobile stesso, che dicesi andasse a loro giudizio con velocità superiore ai 15 chm. Ritenuto che venne nel modo più preciso ed esplicito e luminoso provato dall'imputato che egli nel giorno 13 luglio 1903, giorno della contestata contravvenzione, si sarebbe trattenuto tutto il giorno a Torino, e ciò i testi dichiarando sotto il vincolo del giuramento si riferiscono ad una circostanza che escludeva ogni dubbio sulla possibilità che si trattasse di altro giorno. ed era la morte del comm Gioda, avvenuta appunto in quel giorno 13 luglio prossimo passato. Ritenuto che il Novo è proprietario dell' automobile portante la detta targhetta Ritenuto che così essendo il fatto ne dovrebbe discendere prima di tutto ed evidentemente la conclusione che il Novo *non fu l'autore del reato, per essere egli stato a Torino in quel giorno in cui si dice avvenuta la contravvenzione.* Che per altro, trattandosi d'un unico giorno, per quanto sia forte la memoria dei testi, potrebbe forse darsi che anch'essi, in buona fede, equivocassero sul giorno stesso, e che la loro memoria si riferisca ad un giorno diverso da quello della contestata contravvenzione. Non crede perciò il giudicante di potere completamente adagiare la sua coscienza sulla deposizione di questi testi.

Ritenuto però che a costituire la contravvenzione di cui è caso, è necessario provare che la velocità dell'automobile superava la media di 15 chm. all'ora permessi dalla legge.

Ritenuto che ciò non è stato provato, ma solo a giudizio degli agenti, i quali hanno deciso della velocità senza criterio fisso, senza una base sicura per l'accertamento, ma solo così ad occhio; e per quanto sia presumibile che davvero la velocità dell'automobile Torino 28 fosse ai 15 chm. superiore, perchè è noto che i signori automobilisti non sono molto curanti delle norme, obbligatorie per loro, scritte nei regolamenti, e tanto meno della vita del prossimo, *è certo però che una tale presunzione non può tener luogo di prova.* Ritenuto, anche a parte ciò, che in ogni caso la contravvenzione *doveva essere contestata al conduttore della macchina in quel giorno,* mentre invece sta che chi conduceva l'automobile e che vi era sopra, non fu riconosciuto, e nessuno dei testi fiscali ha potuto dire all'udienza di riconoscere nel signor Novo il conduttore della macchina.

Ritenuto che è certo che la legge ha voluto colpire colle sue disposizioni *il conducente,* il quale è colui che la macchina dirige e la velocità ne regola, e *quindi solo può essere responsabile,* perchè ciascuno risponde del fatto proprio;

Che nel caso non fu trovato essere il signor Novo il conduttore;

Ritenuto che non vale il dire essere egli il proprietario della macchina, *perchè il fatto di essere egli il proprietario non vuole però dire che egli sia responsabile se non si dimostri che fu egli a commettere il fatto violante la legge,* e ciò non è dimostrato;

Ritenuto che non è il caso di parlare dell'art. 60 del Codice penale, la cui semplice lettura basta ad escluderne la applicabilità;

Per questi motivi,

Visti gli art. 17 e 46 del regolamento 28 luglio 1901, n. 416, e 56 del regolamento sulla polizia stradale 10 marzo 1881; gli art. 60 cod. pen, 342 e 344 cod. proc. penale;

Assolve Novo Antonio Secondo di Domenico dalla contravvenzione ascrittagli per non provata reità.

Ringraziamo il socio avv. Barrera d'averci mandato questa sentenza, la quale rispecchia quanto noi (Sezione legale del T. C. I.) sostenemmo in diverse occasioni già da parecchi anni. Essa arriva quando il regolamento 28 luglio 1901 ha finito di vivere; ma è bene sia riconosciuto che anche con esso dovevano le contravvenzioni essere immediatamente contestate ai contravventori, così come si evince dall'art. 58 regolamento 10 marzo 1881, n. 124 sulla polizia stradale.

Il nuovo regolamento 8 gennaio 1905, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 febbraio 1905 (e dal T. C. I. già messo a disposizione dei soci, con speciali annotazioni) porta agli art. 89, 90, 91, 92 le disposizioni in proposito. E qui sarà bene avvertire che ogni socio non dimentichi mai l'art. 89, e si fermi ogni volta che un agente gliene fa cenno, onde non dar appiglio per rincarare la dose. E' un articolo a doppio taglio (si direbbe) e bisogna stare all' erta.

E' poi da augurarsi che, pure nell'applicazione del nuovo regolamento tutti i giudicanti tengano presente anche le altre due massime accolte dall'ora riportata sentenza; e soprattutto che il semplice *colpo d'occhio* d'un agente non può misurare la velocità d'un automobile. Ciò servirebbe allo stesso prestigio della giustizia, nonchè all'imparzialità dei giudizi.

POSTA LEGALE.

MOTOCICLETTE.

Sig. S. Brambilla, sig. dott. Bedeschi. — Il nuovo regolamento 8 gennaio 1905, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* il 21 febbraio 1905 (e messo dal T. C. I. a disposizione dei soci in opuscolo a parte con note e moduli, e che verrà pure stampato nei prossimi annuarî) stabilisce agli art. 84, 85, 86 per i motocicli disposizioni molto simili a quelle degli automobili, sia per le visite, che per le licenze e per la targa, cornetta e fanale.

Nulla essendo stato innovato all'art. 1 della legge 22 luglio 1897 sui velocipedi, la tassa di L. 20 resta tuttora.

AUTOMOBILI — VISITE — DEPOSITO.

Sig. console Berner. — L'ammontare del deposito viene fissato dal Prefetto, tenuto conto delle distanze e delle indennità spettanti agli ufficiali del Genio Civile, secondo l'art. 21 legge 5 luglio 1882, n. 874.

VELOCIPEDI CONDOTTI A MANO.

Sig. ing. Principe Corsini, sig. Roncoroni, sig. Tenente Voghera, sig. Castelli, ecc. — Non esiste contravvenzione, quando un velocipede senza opportuna targhetta sia condotto a mano, pur non essendo smontato.

Rammentiamo al proposito in special modo le sentenze riportate a pag. *426 Rivista* 1903 e pag. *207* e *97 Rivista* 1904; oltre a quelle riportate anteriormente sia nella *Rivista*, che negli *Annuari* 1902 e 1903 vol. II.

Fu consigliato di smontare qualche parte del velocipede, onde evitare noie, in vista della fiscale ingordigia ed irragionevolezza di molti agenti; ma ciò non sarebbe affatto necessario.

Basta che il velocipede non sia montato o *usato*, come è la dizione dell'art. 11 della legge Quando sia spinto a mano non può certo dirsi che venga usato (vedi le sentenze citate)

Quando la contravvenzione venga ugualmente elevata, conviene fare il deposito a sensi dell'art. 10 della legge (v. *Annuario* 1903, vol. II pag 15), onde non vedersi sequestrata la bicicletta; e poscia attendere il giudizio del Pretore, che sarà certamente assolutorio.

AVVERTENZA.

Il Ministero delle Finanze allo scopo di evitare abusi derivanti dal rilascio dei certificati di denunzia, di cui all' art. 5 della legge 22 luglio 1897, ha espresso il parere che il certificato debba essere dal Sindaco rifiutato:

1) a coloro che non hanno nel Comune la loro abituale residenza.

2) a coloro che figurano già inscritti nel ruolo nel tempo in cui questo fu pubblicato, oppure posteriormente alla pubblicazione, come è detto nell'art. 20 del regolamento 16 dicembre 1897, inquantochè il rilascio del certificato è limitato ai non inscritti (art. 5 della legge);

3) se la richiesta è fatta allegando il motivo dell'acquisto d' una nuova macchina, il richiedente, che trovasi nei due casi esposti, dovrà provare di aver già pagata la tassa per il velocipede o i velocipedi già compresi nel ruolo *o dare schiarimenti perchè la tassa non fu pagata;*

4) per quelli non inscritti e che facciano la richiesta del ripetuto certificato, potrà il Sindaco qualora abbia il sospetto che il certificato stesso serva a frodare la tassa, istituire indagini per conoscere se effettivamente i richiedenti abbiano acquistata la macchina (art. 3 della legge).

Non vi ha dubbio che il Ministero delle Finanze, nell'esprimere tale parere, abbia riposta molta fidanza nel buon senso dei Sindaci, o di chi è chiamato a sostituirli per la bisogna, onde non avvengano abusi peggiori di quelli che si vorrebbero evitare.

Infatti, nè l'art. 3 nè l'art. 5 della legge prescrivono che la denunzia debba farsi al Sindaco del luogo di abituale dimora o residenza; basta la dimora, sia pure temporanea. E non è difficile persuadersi di ciò, se si pensa alla massa di gente che è costretta dagli affari a viaggiare e a vivere quasi sempre lontani *dal luogo di loro abituale dimora* (!), il quale diventa nulla più che un'espressione.

Ogni legge ed ogni regolamento dà luogo ad inconvenienti od abusi: ma non per questo è lecito aggravarne il significato o inacerbirne le disposizioni mediante normali o pareri; tanto meno poi trattandosi di leggi e regolamenti restrittivi. Nè credo la Magistratura si presterebbe a questo giuoco.

D'altra parte, essendosi dallo stesso Ministero delle Finanze in diverse occasioni riconosciuto il carattere reale sia della tassa, sia del certificato de denuncia, non si capisce a cosa concluderebbe l'indagine che potesse fare il Sindaco secondo il cap. IV del parere sopraripor-tato; *a fortiori* dal momento che non si può dedurre dall'art. 3 che chi denuncia debba aver già acquistata la bicicletta o non piuttosto stia per acquistarla.

Che se nulla può dirsi sui cap. II e III, i quali però richiedono nell'applicazione molto tatto e discrezione, non può tacersi dei molti casi in cui dovrebbe il certificato di denunzia essere rilasciato anche a chi è già inscritto e per lo stesso ciclo.

Voglio alludere ai casi di malattia, assenza, ecc., in cui uno non ha potuto provvedersi in tempo della targhetta, ed abitando ad es., in un comunello lontano dall'ufficio metrico, abbisogna di un permesso, almeno onde recarsi in bicicletta (e non colla bicicletta in spalla o a mano) al lontano ufficio metrico per farla bollare. La legge deve pure intendersi umanamente e non solo fiscalmente! — Infine è affatto illegale ed arbitrario il provvedimento, che si cerca di introdurre in un certo comune, d'accorciare ci è il termine di 15 giorni stabiliti per legge (art 5 ultimo capoverso). Tale abbreviazione deve dirsi nulla e di nessun effetto.

Anzichè abbandonarsi ad escogitazioni vessatorie dovrebbesi piuttosto pensare che l'eccessivo inasprimento delle tasse, delle pastoie e delle contravvenzioni non ha mai fatto aumentare il gettito delle entrate sia comunali, che erariali. Al contrario! Si ricordino in proposito i principî più elementari dell'economia politica e della scienza delle finanze!

AVVERTENZA.

Per l'art. 107 del nuovo regolamento i proprietari di veicoli attualmente in circolazione devono uniformarvisi entro sessanta giorni a partire dal ventuno febbraio p. p.

Errori e correzioni.

Nel numero precedente sono incorsi alcuni errori di stampa, che crediamo conveniente di qui correggere:

ERRATA.	CORRIGE.
pag. 98, II col., rlga 3. Giudicati turistici	Posta legale.
» » » » 10. contro	entro
» » » » 19. pubblica sicurezza	polizia stradale
» 99, I » » 84. che emanò	da cui emanò
» » II » » 21.	aggiungere «Questo però a titolo di semplice consiglio onde evitare noie; poichè non sarebbe affatto necessario smontare alcuna parte della macchina» (vedi le ragioni qui sopra esposte e le sentenze richiamate).

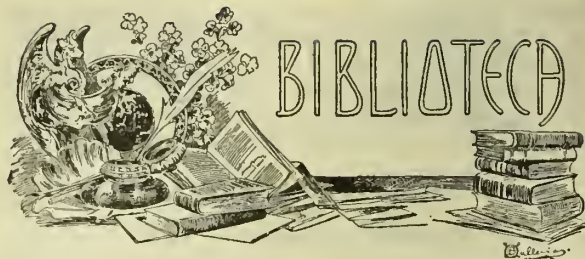
IL CAPO CONSULENTE LEGALE
Avv. BERNARDO GARBATI.

Targa obbligatoria per Motocicli

Il T. C. I. s'incarica di approntare pei propri Soci motociclisti la **targa** di cui ogni motociclo dev'essere munito - di conformità al Decreto 8 gennaio 1905, pubblicato sulla "Gazzetta Ufficiale del Regno", il 21 febbraio 1905.

Indicare al T. C. I. il nome della provincia in cui fu rilasciata la licenza di circolazione e il numero della licenza stessa.

Prezzo L. 2,50 franco di porto in tutto il Regno.

BIBLIOTECA

René Champly, *Les Bateaux Automobiles a pétrole;* Paris, H. Desforges, 1905 (pag. 150; fr. 4,50).

L'ingegnere meccanico René Camply riempie, con questo libro, una vera lacuna. L'automobilismo nautico, appena nato, fa già grande strada; ed era adunque necessario un libro come questo, il quale, dopo alcune indicazioni d'ordine generale, parla dei propulsori, dei motori, dei propulsori amovibili, ecc., rendendo più chiara l'esposizione con un grande numero di figure intercalate nel testo.

René Champly, *Théorie et pratique de la Motocyclette;* Paris, H. Desforges, 1905 (pag. 108; fr. 1,50).

Ogni costruttore di motociclette pubblica opuscoli o circolari per indicare ai suoi clienti il modo di servirsi della macchina che egli mette in vendita; e l'ingegnere Champly con questo suo nuovo lavoro si propone di parlare della motocicletta in generale, tanto nella costruzione che nel modo di servirsene, senza fermarsi a descrivere piuttosto questa che quella marca, e mettendo così in grado chi avrà letto il libro di servirsi di qualsiasi motocicletta, e di distinguere i pregi ed i difetti che differenziano una marca dall'altra. Il volumetto è adorno di numerose figure.

Automobile-Club de Nice, *Annuaire 1905;* Nice, Imprimerie de l'*Eclaireu,* 1905 (pag. 180).

Questo annuario contiene l'elenco delle cariche sociali, dei soci, e dei componenti le varie commissioni, statuto, leggi doganali, tariffe per il trasporto d'automobili in ferrovia, come pure indirizzi di commercianti d'automobili, e di meccanici, stazioni elettriche ecc.

A. Bertelli, *Resumés d'aviaton;* Brescia, Un. Tip.-Lit. Bresciana, Brecia, 1905.

Il comm. A. Bertelli, appassionato dell'aereonautica a cui da anni dedica pazienti studi, in questo opuscolo riassume i vari modelli d'autoovlo, e quindi espose il suo progetto d'aereoplano autolanciante. All'opuscolo vanno unite varie tavole.

Philippe Casimir, *Monaco, Monte-Carlo et les environs;* Paris, Berger-Levrault, 1905 (pag. 384; L. 3,50).

La guida (che fa parte delle *Guides des pays d'azur*) parla di Monaco, della *Condamine* e di Monte Carlo nel passato e nel presente, con una quantità d'indicazioni storiche, turistiche, pratiche. Il volume è adorno di molte illustrazioni, riproducenti ritratti, medaglie, stemmi, edifici, monumenti.

* * *

— Dalla nona edizione dello ***Stieders Hand-Atlas***, in cento carte in rame (Gotha, Justus, Perthes), furono di receute pubblicate le dispense 41 (carta polare settentrionale e carta polare meridionale) e 41 (i fogli 3 e 4) della carta dell'Impero Germanico).

Riviste.

— Nel numero 23 febbraio della ***Deutsche Radfahrer-Zeitung*** il signor J. Grüss pubblica (illustrandolo con 18 figure) un articolo per insegnare ai ciclisti gli esercizi ginnastici da fare in inverno per mantenersi in esercizio.

— Nel suo numero 8, l'***Allgemeine Automobil Zeitung***, continuando la sua storia dell'industria automobilistica, parla di Michelin e C., presentando il ritratto del signor Andrea Michelini

— Nel numero 4 del ***Motor*** di New York leggiamo l'interessante descrizione d'una gita automobilistica da Genova a Firenze.

— Nel numero di febbraio del periodico ***Der Rad-Wanderer*** (organo ufficiale del Deutschen Touring-Ciub con sede a Monaco) il signor Egon von Kratzer descrive alcune sue gite ciclistiche in Grecia.

— Il giornale ***La Patria degli Italiani*** di Buenos Ayres ci perviene con un lusinghiero articolo sul nostro Touring a proposito delle feste per il decennio.

— E' uscito il primo numeno del periodico mensile ***Le Sportman***, organo ufficiale della Lega velocipedistica Belga, Bruxelles Augui.

— Il N. 4 della ***Mitteilungen des Deutschen und österreichischen Alpevereins***, pubblica un articolo di Alfredo von Radio-Radũs sopra una gita cogli skj sui monti Paganella e Gazza nel Trentino.

Comunicati e notizie del Touring

Deliberazioni del Consiglio.

Il Consiglio direttivo nella seduta del 15 corrente ha preso le seguenti deliberazioni:

PER UN NUOVO REGOLAMENTO DEL TOURING

Considerato che per il continuo, rapido sviluppo preso dalla nostra Associazione, specialmente in questi ultimi anni, l'attuale Regolamento più non risponde alle presenti necessità, specialmente nei riguardi all'Amministrazione, ha in massima votato il progetto di un nuovo Regolamento presentato dalla Direzione, salvo studiarne e fissarne le forme definitive.

PROPOSTE DELLA DIREZIONE

Il Consiglio si è dichiarato favorevole ad una nuova edizione della bellissima opera illustrata *Attraverso l'Italia*, che sì favorevole accoglienza incontrò alla sua prima edizione.

Votò inoltre la pubblicazione di un gruppo di Guidine ferroviarie, che si riferiscono alle linee d'accesso al Sempione.

Sedute di Direzione.

La Direzione, oltre le ordinarie sedute del lunedì e venerdì, tenne alcune sedute straordinarie per il disbrigo degli affari correnti.

COMMISSIONE PEL MIGLIORAMENTO DELLE STRADE

La Presidenza della Commissione insieme alla Direzione si è riunita allo scopo di discutere in linea di massima un progetto per un vasto esperimento pratico di manutenzione stradale, rimandando il seguito della discussione ad una prossima seduta.

Per l'importazione temporanea delle biciclette.

A tutti i soci del nostro Touring, che importano temporaneamente la propria bicicletta in Italia (sia che tale importazione sia fatta, per i soci dimoranti all'estero, col permesso di circolazione, valevole per tre mesi; sia che, per i soci dimoranti nel regno, valga allo scopo la bolletta di temporanea importazione, valevole al massimo per un anno) raccomandiamo vivamente di curare, col massimo scrupolo ed esattezza, la doverosa riesportazione entro i termini fissati nelle predette concessioni; o, in caso diverso, provvedano al relativo pagamento del dazio.

Chi trascura tali pratiche, cagiona al Touring i giusti reclami da parte dell'Amministrazione Doganale, rende necessarie alla Direzione lunghe e costose ricerche, si rende responsabile delle conseguenti spese, e potrebbe anche esser causa al Touring che gli vengano (per colpa di pochi) tolte le concessioni che giovano a tutti i soci.

Le stesse raccomandazioni facciamo anche a chi esporta temporaneamente la propria bicicletta all'estero.

Nuova edizione dell' "Attraverso l'Italia"

La prima edizione di 2000 copie dell'edizione italiana dell'*Attraverso l'Italia* (splendida raccolta di artistiche riproduzioni di circa 2000 fotografie, rappresentanti le più apprezzate bellezze del nostro Paese, e illustrate dal relativo testo) è già da lungo tempo completamente esaurita, e perciò il Touring era nella impossibilità di corrispondere alle continue richieste che riceve per ulteriori copie di quell'opera.

Si è perciò stimato necessario di pensare ad una **nuova edizione**, uguale alla prima per quanto riguarda le figure, e accuratamente corretta e riveduta nel testo. L'edizione sarà d'un numero limitato di copie; e perciò chi desidera l'opera è pregato di mandare la propria prenotazione.

Per i non soci ogni copia della nuova edizione dell'*Attraverso l'Italia* costa L. 46; **per i soci del Touring L. 38**, compresi frontispizio ed indice.

Questi prezzi s'intendono per spedizione *franco di porto nel Regno.*

Per il Trentino, la Venezia Giulia e la Svizzera italiana il prezzo venne fissato eguale a quello per le provincie del Regno.

Per gli altri Stati in cui è ammesso il servizio di pacchi postali, il prezzo venne fissato in franchi 44 pei soci e franchi 52 pei non soci. Le eventuali spese di dogana sono a carico dei sottoscrittori.

La somma di L. 38 può essere pagata anche in due uguali rate; ma l'opera sarà spedita completa solo dopo pagata l'ultima rata. Non si fanno vendite o spedizioni di fascicoli separati.

L'accoglienza che l'opera ha avuto nella sua prima edizione è garanzia dell'esito ottimo che avrà anche la seconda edizione; e perciò consigliamo ad affrettare le prenotazioni.

I nomi degli associati verranno pubblicati nella *Rivista.*

***

I soci residenti nel Regno oppure nel Trentino, Venezia Giulia e Svizzera italiana che desiderassero avere la copia rilegata, in due volumi, dovranno inviare L. 46. Pei non soci L. 54. Per gli *altri stati* in cui è ammesso il servizio di pacchi postali il prezzo venne fissato in franchi 52 pei soci e franchi 60 pei non soci, aggiungere le spese postali come sopra.

L'opera sarà pronta entro il mese di giugno.

Chi invia l'importo completo per **dieci** copie, riceve l'**undecima** copia *gratis*; chi manda l'importo completo per **cinque** copie, riceve la **sesta** copia per metà dell'importo.

Resta ancora disponibile qualche dozzina di copie del *frontispizio-indice della* **prima edizione**, indispensabile per chi voglia consultare l'opera. Si spedisce a chi invia cent. 60 alla direzione del Touring, Monte Napoleone, 14, Milano.

Guidine ferroviarie del T. C. I.

La pubblicazione del quarto gruppo.

Ciascuna guidina descrive una linea ed è fornita di carta geografica (appositamente eseguita dall'Istituto Geografico Militare), abbellita da numerose vignette (che riproducono i principali monumenti che si vedono lungo la linea, i ritratti dei più celebri personaggi dei quali si parla), e chiusa in elegante copertina policroma.

Le guide si pubblicano a gruppi di tre.

Sono pubblicati il *I*, *II* e *III gruppo:*

I. Milano-Torino. - Milano-Bologna. - Milano-Verona.
II. Milano-Genova. - Genova-Spezia. - Genova-Ventimiglia.
III. Verona-Venezia. - Venezia-Bologna. - Bologna-Firenze.

Ogni guida costa (tanto per i soci che per i non soci) cent. 50; i soci del Touring possono però avere franco di porto un intero gruppo di tre guide, inviando al Touring L. 1, **prezzo senza sconto.**

***

Entro il 15 maggio saranno pubblicate, allo scopo di contribuire alla illustrazione delle linee di accesso al Sempione, le guidine delle tre seguenti linee:

1. Milano-Gallarate-Arona.
2. Torino-Santhià-Arona.
3. Arona-Domodossola-Isella.

Si accettano, da parte dei soci del Touring, prenotazioni per l'intero gruppo comprendente le tre guidine, al prezzo di **L. 1** complessivamente; **prezzo senza sconto.**

Il testo dei Regolamenti sulla polizia stradale e sui sussidi per servizi automobilistici.

Come abbiamo annunciato, venne pubblicato il *Decreto 8 gennaio 1905, n. 24, sul Regolamento di polizia stradale e per guarentire la libertà della circolazione e la sicurezza del transito sulle strade pubbliche* (*Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 43 del 21 febbraio 1905).

Venne pure pubblicato il *Decreto 8 gennaio 1905, n. 23, sul Regolamento riguardante la concessione dei sussidi per l'impianto e l'esercizio di linee d'automobili in servizio pubblico* (*Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 36, del 13 febbraio 1905).

* * *

Ora il Touring, allo scopo di divulgare e facilitare la conoscenza di codeste nuove disposizioni (alle quali **tutti dovranno uniformarsi entro il 21 aprile corrente**)

58
1207

59-1307

Modello delle targhe per motociclette e per automobili.

ha pubblicato, a vantaggio degli automobilisti e motociclisti, e di quanti desiderino essere informati sull'impianto di servizi automobilistici e relativi sussidi, uno speciale opuscolo, col testo ufficiale completo dei predetti decreti e regolamenti, addiuntivi i moduli necessari per presentare alle R. Prefetture domanda di esame, ecc., e istruzioni relative.

Per averlo farne richiesta con biglietto da visita, sul quale pregasi di porre ben chiara l'indicazione della località e dell'indirizzo e la sigla O. A. M. (*Opuscolo Automobilisti Motociclettisti*).

Aggiungere L. 0,25 per spese.

* * *

Il Touring fornisce inoltre, su richiesta, ai propri soci, le targhe secondo i nuovi modelli, tanto per automobili che per motocicli al prezzo di L. 8 per le due targhe per automobili e di L. 2,50 per la targa per motociclette.

Il Touring fornisce il libretto per il certificato di idoneità tanto per automobilisti che per motociclisti a L. 1,70 franco di porto nel Regno, L. 1,50 se acquistato alla sede del T.

Premî ai soci benemeriti.

Chi presenta nuovi soci al Touring, oltre che rendersi utile ai soci presentati, e dar vantaggio al Sodalizio, procura vantaggio anche a se stesso.

Infatti:

1° Ogni socio che presenta dieci soci è dichiarato *benemerito* e riceve un'artistica
medaglia-ricordo d'argento.

2° Chi presenta cinquanta soci ha diritto alla
grande medaglia d'argento,
chi ne procura cento ha diritto alla
medaglia d'oro.

3° Chi durante il 1904 avrà presentato al Touring il maggior numero di soci, sarà dichiarato *recordman* del 1904 nella propaganda e riceverà una
grande medaglia d'oro.

4° Il signor Ernesto Reinach e la ditta Torriani e C. offrono *a tutti i soci benemeriti del 1905*
un elegante e pratico carnet,
per annotazioni, che non è messo in vendita, e costituisce un gradito ricordo dell'opera di propaganda a favore del Touring.

5° Tutti coloro che dal 1° gennaio al 30 novembre 1905 avranno presentato al Touring non meno di dieci soci, concorreranno, con un numero di schede proporzionato al numero delle decine dei soci presentati, all'estrazione a sorte dei numerosi doni, dei quali diamo la lista.

PRIMO PREMIO.

Dono del signor rag. E. Billiter - Venezia, Campo SS. Filippo e Giacomo.

MOTOCICLETTA REPUBLIC della Casa Laurint e Klément di Jungbunzlau (Boemia), 2 HP., accensione a magnete permanente, avanzamento regolabile a sistema brevettato della casa Laurint & Clément.

SECONDO PREMIO.

Dono della Ditta E. Flaig - Milano, Corso Porta Nuova 17.

Bicicletta di lusso "Gritzner" modello 1905, a scatto libero con nuovo freno perfezionato al cerchio.

TERZO PREMIO.

Dono della Ditta M. Ganzini - Milano, Via Solferino, 29.

Due supporti a nottola per applicazione delle macchine fotografiche al manubrio delle biciclette.

ALTRI PREMI.

Dono della Ditta Pirelli e C. - Milano, Via Ponte Seveso.

Due paia di pneumatici per motociclette.
Tre paia di pneumatici per biciclette.

Affrancate le lettere!

Ci giungono di frequente lettere o non affrancate, od affrancate in modo insufficiente.

Raccomandiamo vivamente a quanti ci scrivono di evitare un tale inconveniente.

Abbiamo già cominciato a respingere, e respingeremo regolarmente in seguito, le lettere non affrancate, o affrancate in modo insufficiente.

Chi si trovasse colpito da questa misura, non si offenda. È una misura d'indole generale, che abbiamo dovuto prendere nell'interesse del Touring.

Invio di pubblicazioni.

Ringraziamo per l'invio fattoci di annuari e riviste arretrate i signori: Conte Alessandro Marazzani Visconti (Torino), Lisa Noerbel (Milano), Ettore Trevisan (Mason Vicentino), ing. Francesco Pugno (Milano), Luigi Pirovano (Brescia), Mario Gasparini (Milano), Tullio Bissoni (Milano), prof. Ottone Brentari (Milano), Amadei rag. Guido (Milano), Kreutzlin Stefano (Milano), Chiusi cap. Guido (Milano), Comotti Alberto (Milano), rag. Carlo Testa (Montefusco), De Luca Alberico (Napoli), Bellacoscia L. (Altavilla Monf.), Ferliga ten. Valentino (Firenze), Francesetti Renato (Alessandria), rag. Aristide Annoni (Milano), Alberto di Seyssel d'Aix (Bergamo), Consonni Ernesto (Alserio), Benvenuti Francesco (Firenze), avv. G. Ungania (Borgo S. Lorenzo), ing. Guido Boniselli (S. Pietro Incarniano), Frey Guglielmo (Milano).

NECROLOGIO.

Morì a Pisa, a soli 43 anni, l'ing. **ALFREDO BIADENE**, dell'Ufficio Tecnico provinciale di Pisa, già ingegnere capo della provincia di Pavia. Come i soci ricorderanno, la preziosa monografia del distinto ingegnere fu premiata e pubblicata dal Touring in occasione del Concorso per la manutenzione delle strade.

Ai parenti dell'estinto inviamo le più sincere condoglianze.

— A San Remo è morto il nostro vecchio egregio socio cav. **RUGGERO BENETTI**, direttore della cartiera di Lugo Vicentino. Alla famiglia dell'estinto le nostre condoglianze.

CONSOLATO

di Milano.

Nella sua prima adunanza, tenuta in unione alla Direzione generale e alla Presidenza della Commissione dei festeggiamenti, dopo aver acclamato alla nomina del capoconsole eletto dalla Direzione nella persona del signor avv. Felice Pizzagalli, il Consolato di Milano prendeva tosto gli opportuni accordi per la sua cooperazione nell'organizzazione dei festeggiamenti di maggio.

VENTIQUATTRESIMO ELENCO CONSOLARE pel bienno 1905-1906 in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

CONSOLI.

Pavia . . . . Finzi ten. Aldo.

CONSULENTI LEGALI

NOMINA A CONSULENTI pel bienno 1905-1906 in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Acqui . . . . Costa avv. Marco Aurelio.
Lonato . . . . Durini avv. Leon Maurizio.
Sanguinetto. . . . . . Voghera avv. Eugenio.

SEZIONE MEDICA

VENTICINQUESIMO ELENCO MEDICI DEL T. C. I. pel biennio 1905-1906 in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Acqui . . . . De Benedetti dott. Achille.
Argenta . . . . Orta dott. Francesco.
Carpignano . . . . . Cornelli dott. Emilio.
Codifiume . . . . . . Simonini dott. Enzo.
Compiobbi . . . . . . Pucci dott. Giuseppe.
Oderzo . . . . Simoni dott. Antonio.
Querceta . . . . Biagioni dott. Gustavo.
Rovellasca . . . . . . Calza dott. Carlo.

FARMACISTI.

Morgex . . . . Farmacia di Peyretti Stefano.
Napoli. . . . . » dell'Olivo, via Cedronia, 16.
Odezzo . . . . » di Manfren Francesco, piazza Vittorio Emanuele.
Tronzano . . . . . . Farmacia di Pagliano Carlo.

Meccanici del T. C. I.

Ventesimo elenco.

Seconda Categoria.

Cassano d'Adda . . . . Ditta Desirelli Romano.
Cavalese . . . . » Bertagnolli Giuseppe.
Conselve . . . . » A. Milani e C. *M. C.*
Cremona . . . . » Bertolotti Ernesto e F.lli.
Empoli . . . . » F.lli Taddei.
Innsbruk . . . . » Holzhammer Richard e Joseph. *A. M. C.*
Laveno . . . . » Pedotti Onorato.
Moncalieri . . . . . . » Boccardo Paolo.
Oulx . . . . » Orgeas Pietro.
Trieste . . . . » Rötl Rodolfo.

Terza Categoria.

Atri. . . . . Ditta Tracanna Ernesto.
Bagnone . . . . » Ghinetti Gioachino.
Bellano . . . . » Proserpio Angelo.
Bolzaneto . . . . . . » Silvano Vincenzo.
Borgo a Buggiano . . . » Damiani Costantino.
Caldiero . . . . » Racchioli Corradi e F.lli.
Cambiago . . . . . . » Tresoldi Ambrogio.
Formia . . . . » Miele Pasquale.
Lierna . . . . » Barindelli Battista.
Malè . . . . » Andreis Cesare.
Massa (Carrara) . . . . » Baccelli Alfredo.
Meda . . . . » Verga Carlo.
Monte S. Savino . . . » Viti Alfredo.

Affiliamenti benzina.

Nono elenco.

303. BIUMO INFERIORE (Como). — **Drogheria Enrico Talamona**, *piazza 26 Maggio, 1.* — Benzina: 695/700 L. 0,93 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50; da chg. 5 L. 7,50. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale, dalle 7 alle 21, festivo, dalle 7 alle 19.

304. BORGO S. DALMAZZO (Cuneo). — **Farmacia e Drogheria Savio**, *piazza Regina Margherita, 5.* — Benzina: 695/700 L. 1,10 al chg. al dettaglio e L. 1,05 al chg. all'ingrosso. — Oleoblitz in latte da chg. 0,500 L. 1,05; da chg. 2,500 L. 3,80; sciolto L. 3 al chg. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 1.70. — Orario: feriale e festivo, inverno, dalle 6 alle 22; d'estate, dalle 5 alle 22. Recapito, per le ore di chiusura dell'esercizio, presso la farmacia.

305. (*) BUSSETO (Parma). — **Muggia Angelo d'Ismaele**, Coloniali, *via Maestra, 31.* — Benzina: 695/700 L. 1,20 al chg. — Olio Foltzer: in latte da chg. 1 L. 2,20; da chg. 2,500 L. 4,30; da chg. 5 L. 7,50. — Grasso Voltzer: in scatole da chg. 5 L. 6,50. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22.

306. CASALECCHIO (Bologna). — **Vincenzo Godicini**, Albergo Reno, *strada Porrettana.* — Benzina: 695/700 L. 1,10 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50; da chg. 5 L. 7,50. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: giorni feriali e festivi, dalle 6 alle 22 inverno e dalle 6 alla 24, estate.

307. GROTTAMMARE (Ascoli Piceno). — **Ditta G. F. F.lli Cicteroni**, *corso Vittorio Emanuele, 3.* — Benzina: 695/700 L. 1 per non meno di chg. 5; sciolta con recipiente del compratore L. 1,10 con fiasco compreso di 5 o 10 chg. — Orario: feriale, dalle 8 alle 19 (chiuso dalle 12 alle 14) e festivo, dalle 8 alle 12. Recapito, per le ore di chiusura dell'esercizio, presso il magazzeno di deposito in via dei Piceni.

308. (*) LONATO (Brescia). — **Italo Ceretti**, Caffè Jolanda, *corso Garibaldi.* — Benzina: 670/680 a L. 1,25 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 2,500 L. 5,50; — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 3,50. — Orario: festivo e feriale, inverno, dalle 6 alle 22, estate, dalle 5 alle 23. Recapito, per le ore di chiusura dell'esercizio, stessa casa.

309. MASSA (Massa Carrara). — **Ditta Arquint Bazzel & C.**, Coloniali, Droghe, Pasticceria, *viale XX Settembre.* — Benzina: 695/700 L. 1,10 al chg. — Orario: giorni feriali e festivi, dalle 5,30 alle 22. Recapito per le ore di chiusura dell'esercizio, presso i proprietari in via Beatrice, 1.

310. MESSINA — **Ditta C. Sanò**, Velocipedi, Motocicli, Automobili, Accessori, *via Cavour, 393.* — Benzina: 670/680 L. 1,20 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,10; da chg. 1 L. 2,35; da chg. 2,500 L. 4,50. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2,—. — Orario: tutto il giorno, e disponendo. anche per il servizio notturno.

311. ODERZO (Treviso). — **Manfren Francesco**, Farmacista, *piazza Vittorio Emanuele II.* — Benzina: 695/700 L. 1,10 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg 2,500 L. 4,50. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 21,30.

PALLANZA (Novara) — **Drogheria Erba di G. Moriggia**, *via Cavour, 9.* Benzina: 670/680 L. 1,15 al chg.; per quantità superiore a chg. 5, prezzi a convenirsi. — Oleoblitz: in latte da chg. 2,500 L. 4,50; da chg. 0,500 L. 1,25. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale, dalle 7 alle 20,30, festivo, dalle 7 alle 12. Recapito, per le ore di chiusura dell'esercizio, presso l'abitazione annessa al negozio.

313. RIVAROLO LIGURE (Genova). — **Emilio Foltzer**, *via Argine, 6.* — Olio Foltzer: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2; da chg. 2,500 L. 4; da chg. 5 L. 7. Grasso Foltzer in scatole da chg. 0,500 L. 1,20; da chg. 1,500 L. 2,50; da chg. 5 L. 6.

314. VERGATO (Bologna). — **Giuseppe Bernardi**, Drogheria, *piazza Vittorio Emanuele.* — Benzina: 682 L. 1,10 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: giorni feriali e festivi, dall'alba alle 24.

315. VIMERCATE (Milano). — **Gerardo Camisasca**, Drogheria, *piazza S. Stefano, 3.* — Benzina: 695/700 L. 1,10 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 1 L. 2,75; da chg. 2,500 L. 5. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2,50. — Orario: giorni feriali e festivi, dalle 6 alle 22.

(*) Gli affiliati preceduti dal segno (*) sono di seconda categoria; cioè una scorta di benzina meno importante degli altri.

Soci quinquennali.

Agnelli Carlo, Genova — Allocchio Luigi, Milano — Astengo Giuseppe, Fornaci (Savona) — Auffm Ordt Clemente, Parigi — Badalà Giuseppe, Acireale — Bader F. C., Milano — Ben G. B., Voltri — Bonetti Ilario, Milano — Benetti Ruggero, Milano — Beretta Carlo, Gallarate — Bergamaschi Guglielmo, Castellaccardi — Biancoli Giuseppe, Treviso — Boncori Pacifico, S. Angelo in Pontano — Brosio Edoardo, Torino — Bruti Bruto, Pedaso — Calori conte Guido, Modena — Cappelletti Annibale, Bologna — Carmellini Michele, Busto Arsizio — Cavalli Giulio, S. Secondo Parm. — Centurini Alessandro, Dongo — Centurini Ignazio, Dongo — Ciceri Edoardo, Milano — Contini Emilio, Milano — D'Angerville Jean, Parigi — De Almerigot Francesco, Capo d'Istria — De Notta G., La Paz — Diaz Romero Louis, Tacuarembò — Donetti dott. E., Lucca — Draghetti Aldo, Bologna — Fani Evaristo, Firenze — Ferrari cap. Pietro, Reggio Emilia — Ferraris Giovanni, Pully — Franchini Augusto, Firenze — Gaspari cav. Giorgio, Latisana — Giuffredi Romeo, Masone di Fontannellato — Grimm Nicolò, Genova — Guerra Amedeo, Mirano — Guggiari Giuseppe, Varano — Hofer Hugo, Genova — Irache Arturo, Torino — Jourdan avv. Georges, Tolone — Kissolich Lodovico, Fiume — Latour Gilberto, Roma — Magnus Jensen, Francisco Madero — Maltagliati Roberto, Genova — Markus Benigan dott. Valentino, Firenze — Martini ing. Felice, Padova — Menfinger avv. Vittorio, Forlì — Messea Giuseppe Vittorio, Torino — Mignanego Franc. Giuseppe, Sampierdarena — Moretti Paolo, Torino — Paganini Giuseppe, Legnano — Peyrot Enrico, Torino — Pigatti Antonietta, Vicenza — Pizzi Amatore, Milano — Pizzochero Angelo, Borgonnovo — Poma Filippo, Biella Piazzo — Pozzati Teodoro, Ferrara — Reggiori avv. Giannino, Mombello — Riguzzi Antonio, Bologna — Rossignoli Felice, Torino — Ruf Max, Borgosesia — Salvadego conte Filippo, Brescia — Senni Guidotti conte Paolo, Roma — Sozzi Luciano, Nibbiano — Tissino Michele, Buja — Torchi Bruno, Bologna — Trozzi Ettore, Sulmona — Vaccari Gerolamo, Vicenza — Vender Luigi, Milano — Venturi Ginori march. Roberto, Firenze — Viganego Stefano, Genova — Zanetti Domenicò, Villa Cogozzo.

TOTALE N. 2000

Soci benemeriti.

Reggiani rag. Alberto, Asti — Pedrini Onorio, Calcinato — Pirola Carlo, Cermenate — Alberico Mario, Monza Felice, Como — Gentilini ing. cav. Camillo, Fiesole — Verità Pietro, Firenze — Terrile don Filippo, Genova — Angelotti Ottavio, Novara — Giaccone Filippo, Osimo — Serafini Amici Adriano, Ravenna — Salerno Francesco, Salerno — Jourdan Georges, Tolone — Molino Romolo, Torino — Polli Carlo, Torino — Roggero Ugo, Torino — Salengo Carlo, Torino — Agneti geom. Carlo, Valle Lomellina.

TOTALE N. 855.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 15 febbraio al 15 marzo 1905

Soci vitalizi. (*)

BOLOGNA, cav. Dante Coltelli — **BRESCIA**, Mario Bertelli — **CASALPUSTERLENGO**, Andrea Franzoni — **FIRENZE**, rag. Pietro Scolari — **INDUNO**, Francesco Bianchi — **LEGNANO**, Ettore Agosti — **MILANO**, Giulio Maga, Giulio Maggioni, Alessandro Fraschini — **OLEGGIO**, Michele Meloni — **PETTINENGO**, cav. uff. Celestino Bellia — **SESTO S. GIOVANNI**, rag. Angelo Bareggi — **SAMPIERDARENA**, Muzio Costantini — **TORINO**, Giuseppe Moretti, Guido Mazzucchi — **ZURIGO**, Carlo Curti.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — Arcella Fortunato, Giaccone Ernesto, Maraviglia Luigi, Pittigliani Umberto, Sburlati Biagio, Siniscalchi Franz.
Acqui. — Ottolenghi Aurelio.
Asti. — Balloira Francesco.
Balzola. — Torriano Luigi.
Boscomarengo. — Peirone avv. Luigi.
Casale Monferrato. — Bosco Edoardo, Campora Giovanni, Guidone Giovanni.
Costigliole d'Asti. — Gozzelino Medardo.
Nizza Monferrato. — De Antonio Emilio.
Novi Ligure. — Savio Giuseppe.
Strevi. — Castellani Emilio.
ANCONA. — Dionisi Giuseppe, Marcucci Francesco, Orlandi Nicola.
Corinaldo. — Cesarini Romaldi Alessandro, Cesarini Romaldi Ippolito.
Osimo. — Polverini Riccardo, Salvolini dottor Urbano.
Sassoferrato. — Spoletini Angelo.
AQUILA. — Cinffoletti ing. Ermanno.
Avezzano. — Tassinari ing. Aurelio.
Raiano. — Boverini Attilio.
AREZZO. — Bianchini prof. Giuseppe, Dinarelli Francesco, Minozzi dottor Arnaldo, Zanelli Alfredo.
S. Sepolcro. — Lazzerini Francesco, Massa dott. Luigi.
ASCOLI PICENO. — Fonzi avv. Fulvio.
Ripatransone. — Bagalini Trifilio.
AVELLINO. — Donadio Alfonso.
Montefusco. — Ferrara avv. Pellegrino.
BARI. — Atti Arturo.
Bitonto. — Catucci avv. Giovanni.
Corato. — Quinto Leopoldo.
Trani. — Discanno Pasquale Luigi, Guacci Giuseppe.
BELLUNO. - *Feltre.* — Cossalter Ferruccio, de Mezzau conte Giorgio.
Perarolo. — De Polo Taddeo.
BENEVENTO. - *Montesarchio.* — Cardona Frangipani.
BERGAMO. — Amati rag. Fermo, Arsuffi rag. Stefano, Brugnetti dott. Italo, Scandolara Guido.
Arcene. — Vitali dott. Pietro.
Arsago d'Adda. — Favini Luigi.
Calvenzano. — Reduzzi Temistocle.
Capriate d'Adda. — Mayer Federico.
Clusone. — Cortese ing. Luigi, Ferrari prof. Enrico, Grassi avv. Romualdo.
Ghisalba. — Moroni dott. Giuseppe.
Grumello del Monte. — Gaffuri Angelo.
Oltresenda Bassa. — Capretti Cesare Guido, Tansini Carlo.
Pumenengo. — Bonetti dott. Giacomo.
Romano Lombardo. — De Agostini Alessandro, Leoni Francesco.
Treviglio. — Bazzi Emilio.
BOLOGNA. — Balladelli Paolo, Blondi Giuseppe, Coltelli cav. Dante, Gabusi Cesare, Matteucci Rino, Maver Carlo, Medina Alfredo, Riguzzi Antonio, Romei cav. ufficiale Giuseppe, Salsini Alfonso, Sanguinetti comm. Lazzero, Sassoli dott. Marco, Scandola Ugo, Simoni Giovanni, Torchi Bruno.
Casalecchio. — Corni Pio, Frascaroli Claudio.
Castelmaggiore. — Dalli Agostino.
Crevalcore. — Simoni Ottorino.
Imola. — Grandi Celso, Municipio.
Vergato. — Pignatti avv. Egidio.
BRESCIA. — Avolio Luigi, Barboglio dottor Giuseppe, Barucco ing. Paolo, Benedetti Luigi, Benedini Ottorino, Bertelli Mario, Bertieri Oreste, Biancolini Francesco, Bonezzi Arturo, Bresciani Francesco, Breter Inzoli Ignazio, Cattaneo rag. Giuseppe, Crovato Giulio, De Maria Gino, Facchi Costantino, Ferreri Alfredo, Germani ingegn. Germano, Gussago Luigi, Navoni Giuseppe, Perazzi Vittorio, Pozzoli Dante, Salvadego conte Filippo, Sarasini Arnaldo.
Bedizzole. — Rossi Giacomo.
Capriano. — Cattaneo Carlo.
Carpenedolo. — Marcolini Ettore.
Cellatica. — Frassine Gerolamo.
Gambara. — Guarneri Mario.
Lonato. — Rocco Paolo.
Mairano. — Marini rag. Giovanni.
Mompiano. — Lonati Antonio, Mutti Francesco, Pasolini Nando.
Mu. — Morino Francesco.
Ponte Caffaro. — Marro Stefano.
Sale Marasino. — Canzani Lorenzo.
Salò. — Pippa Desiderio.
S. Bartolomeo. — Forlini Vincenzo, Tecchioli Giuseppe.
Sulzano. — Mambretti Cesare.
Verolanuova. — Tripepi ten. Giovanni.
Villa Cogozzo. — Cozzi Attilio, Zanetti Domenico.
CAGLIARI. — Manno dott. Giuseppe.
Iglesias. — Morelli Roberto.
Monserrato. — Argiolas Pasquale, Cao Francesco.
Orroli. — Bonesso Enrico.
CASERTA. — Milone rag. cav. Gennaro.
Gaeta. — Rubino Ercole.
Piedimonte d'Alife. — Palumbo Nicola.
CATANZARO. - *Cotrone.* — Apollonio prof. Federico, Mazzocca ing. Michele, Michienzi P. Paolo.
Cutrò. — Mancuso Carlo.
Sambiase. — Tropea Domenico.
CHIETI. — Gasbarri avv. Gennaro, GORI LUISINA.
COMO. — Argenti Elia, Astolfi Mario, Bianchi Piero, Bordoli Attilio, Casartelli Ignazio, Cordoni Pietro, Gabaglio Alfredo, Lanfranconi Nandino, Manzoni Giovanni, Monti Edoardo, Pagani Enrico, Saurenmann Ernesto.
Arcellasco. — Sala dott. Cesare.
Barasso. — Traschi Furio.
Bugaggiate. — Martignoni Daniele.
Camerlata. — Proserpio Ettore.
Carimate. — Radice Antonio.
Castello sopra Lecco. — Barnffaldi Fedele.
Colico. — Bertera Onorato.
Dongo. — Centurini Alessandro.
Gravedona. — Fossati Enrico.
Introbbio. — Dolci Giacomo.
Ispra. — Del Grande Cesare.
Laveno. — Arioli Bernardo, Besozzi dottor Luigi, CAROTTI FUMAGALLI EMILIA, Nava Luciano, Pascucci Ugo, Spertini Giorgio.
Lecco. — Farisoglio Giuseppe, Mantellero Elisio.
Lonate Ceppino. — Colombo Gioachino.
Mariano Comense. — Club Sportivo.
Olgiate Comense. — Bulgheroni Francesco, Taroni Silvio.

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I soci vitalizi pagano una volta tanto Lire **CENTO** se in Italia e Lire **CENTOVENTICINQUE** se all'estero. — (**) *Art. 6 e 9:* I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'estero. — *Art. 12:* Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

Rebbio. — Catelli Eugenio.
S. Fedele d'Intelvi. — Cereghini dott. Cesare, Ferrari Salvatore.
Solbiate. — Caccia Achille.
COSENZA. - *Belvedere Marittima.* — Pignatari avv. Antonio.
Rossano Calabro. — Labonia bar. Paolo.
CREMONA. — Miglioli Mario, Mola Ferruccio, Sartori Aldo.
Caseletto Ceredano. — Rossetti Isaia.
Castelleone. — Agosti Rosolino, Fiori Giuseppe.
Castelponzone. — Lanfranchi Giuseppe.
Crema. — Belloni Salvatore.
Pizzighettone. — Cremonesi Ernesto, Perelli Eucilio.
CUNEO. - *Alba.* — Bertorello Giuseppe, Pittarelli Luigi.
Brà. — Olivero avv. Bartolomeo, Panero dott. Giovanni.
Centallo. — Sabarini Giulio.
Peveragno. — Toselli Luigi.
Racconigi. — Piasco Pietro.
S. Stefano Belbo. — Pistone geom. Albino.
FERRARA. — Bianchini Francesco, Fabbri Ricciotti, Formenti Mario, Zecchi Paolino.
Argenta. — Gambetti Giuseppe.
Cento. — Sighinolfi dott. Lino.
Migliarino. — Ferrari Alessandro Luigi.
Pontelagoscuro. — Giudice Placido.
Portomaggiore. — Goretti Pietro, Tassoni Efrem.
S. Martino. — Galletti Luigi.
FIRENZE. — Alitti Alfredo, Basilico Achille, Bruzzi Giovanni, Cappellini nob. Alfredo, Chiappi Gino, Fossi Pianigiani Adolfo, Fumè Carlo, Gazzeri Renato, Haddic Metcalfe, Iacopozzi Ugo, Keene Bernardo, Maltagliati Roberto, Mancini Carlo, Markus dott. Valentino, Nafissi Eugenio, Perissi Arturo, Pistolesi Giuseppe, Ridolfi Piero, Salucci Angelico, Sauna Mario, Tombini Filippo, Ugolini Enrico, Vecchietti dott. Gino.
Castelfiorentino. — Bandinelli Benvenuto.
Fucecchio. — Doddoli cav. Alessandro.
Mercatale. — Tozzi Alfredo.
Modigliana. — Bandini Francesco.
Prato. — Bruschi rag. Gracco, Corsani Desiderio, Gatti Diego, Morelli Giuseppe, Romagnoli Egidio, Società Nuovi Coreofili.
Rufina. — Franci Mario.
Scandicci. — Luti Angiolo.
Sesto Fiorentino. — Fontani Guido.
FOGGIA. — Bertuzzi Augusto, Colombotto Paolo.
Bovino. — Caccavella Antonio, Lucarelli Riccardo, Mimmi Ottavio.
Manfredonia. — Durante avv. Cesare.
S. Nicandro. — Colletta Arcangiolo, Colletta dott. Giuseppe, Del Bianco Francesco, Lapiscopia Vincenzo, Pacili dott. Antonio.
S. Severo. — Di Fazio Temistocle.
FORLI'. — Babacci Francesco.
Cesena. — Rebecchi Arnaldo.
Mercato Saraceno. — Sensoli Salvatore.
GENOVA. — Aguzzi Mazzini, Bersani Alessandro, Bertelli Ugo, Bossaglia Aldo, Bucchetti Carlo, Carrara Gian Carlo, Crosa di Vergagni Giovanni, Crovetto G. Batt., Giordano Pietro, Givone Costantino, Moreno Enrico, Norvero dott. Bartolomeo, Orlandi Amedeo, Patellani Francesco, Pellas Tebaldo, Peragallo Cornelio, Profumo G. B., Ramella Edoardo, Salomone prof. Camillo, Saporiti mons. prof. Giovanni, Segalerba Emanuele, Viganego Stefano, Villa G. B., Villain Antonio.
Cairo Montenotte. — Ferro Ettore.
Cengio. — Robatto Domenico.
Chiavari. — Bazzoni Eugenio, Bazzoni Giunio, Dabormida G. Batt., Devoto Giuseppe, Loero Luigi, Solari Eugenio, Valle Giovanni.
Cornigliano Ligure. — Narizzano Francesco.
Lavagna. — Casanova Vincenzo.
Loano. — Accame Vincenzo fu Giuseppe, Accame Vincenzo fu Vincenzo.
Rivarolo Ligure. — Tallandini Guido.
Sampierdarena. — Barabino G. Batt., Bozzetti Gaetano, Costantini Muzio, Ferretti Ferdinando, Mignanego Emilio, Remorino Eugenio.
S. Francesco d'Albaro. — Monti don Alessandro.
S. Margherita. — Vanasco Nicola.
Savona. — Bardazza Giulio, Debenedetti Roberto, Ercolani Severino, Marcenaro Guido, Marchesi Cesare, Martinengo Carlo, Minuto Angelo, Tortarolo Colombo.
Sestri Ponente. — Gaggero Francesco.
Uscio. — Benvenuto don Giacomo.

Zinola. — Ciarlo Agostino.
GROSSETO. - *Scarlino.* — Vignali Giovanni.
LECCE. — Gennaro dott. Candido.
Brindisi. — Cafiero Giovanni.
Ceglie Mess. — Amico Pietro.
Galatina. — Congedo Francesco.
Taranto. — Prinari Giovanni, Soregaroli Girolamo, Tortorella Gaetano, Traversa Carlo.
LIVORNO. — Belli rag. Raffaele, Boccalari Fernando, Del Corona Umberto, Del Guerra Mario, Macchia Giuseppe, Suggi Ezio.
Marciano Marina. — Gualando cav. Gualando.
LUCCA. - *Forte dei Marmi.* — Frediani Angiolo.
Ponte a Moriano — Mennucci Lorenzo.
MACERATA. — Romano prof. Marcello.
Porto Civitanova. — Garbuglia Angelo, Pierangeli Corrado.
S. Angelo in Pontano. — Boncori Pacifico.
MANTOVA. — Bovi Ampellio, Carpi Enrico.
Ceresara. — De Santi Michele.
Guidizzolo. — Mondinari Luigi.
Marmirolo. — Bonazzi Mederico.
Medole. — Lusvardi Pietro, Venturini Alberto.
Roncoferraro. — Nuvolari Carlo.
S. Giorgio Mantovano. — Vincenzi Antonio.
MASSA. — Arquint Domenico, Pinòsch Nicola.
Carrara. — Giampaoli Dott. Arturo.
S. Giuseppe. — Brizzolari Pietro.
MESSINA. — Faà di Bruno Lodovico.
MILANO. — Albera Antonio, Albera Pietro, Allocchio Luigi, Amaldi Enrico, Amigazzi Anacleto, ANCONA dott. LUISA, Artale Vincenzo, Bagarelli ing. Cesare, Baldi Renzo, Balerio Mario, Balzar G. Carlo, Barazzoli Giovanni, Barbini Bruno, Barenghi Arturo, Belloni Leonardo, Berger Edoardo, Bernstein Giorgio, Bertani Giulio, Bertoli Cesare, Bianchi Valentini Virginio, Bonomi Carlo, Brusati Luigi, Businelli Alberto, Buzzi Alberto, Caccia Piero, Calabi Giovanni, Cammilli Alberto, Casali Francesco, Caspani Giuseppe, CATTANEO FERNANDA, Ciceri Edoardo, Cifani Domenico, Citi Giunio, Citterio Luigi, Clerici rag. Tebaldo, Coari Giovanni, Colombo Cesare, Colombo Costante, Conti Gino, Contini Emilio, Cortellini ing. Eventino, Cozzi Virgilio. Cremonesi Alessandro, Crosti Temistocle, De Kukowski Max, Della Grazia Ismaele, Del Rosso Livio, de Magri Aldo, de Santi Antonio, Dominioni Alfonso, Dragoni Egisto, Ferrari Ettore, Fina Giuseppe, Finati Mario, Folcia Carlo, Foti Pecoraro Guido, Fraschini Alessandro, Galeotti Amedeo, Gallarini Ignazio, Gallini Francesco, Gandolfi Ermete, Garavaglia Antonio, Garberoglio Felice, Gattermayer Ugo, Ghezzi Guido, Ghizzoni Tito, Giani Antonio, Giorgi Luigi, Gnocchi Carlo, Grabinski Broglio conte Luigi, Guslandi Luigi, Hahn Fritz, Lagomarsino Ferruccio, Lajouyè Giuseppe, Larghini Carlo, Lattuada cav. Giuseppe, Lecchi Guglielmo, LENZI NORINA, Leopardi Arturo, Lesmo Giovanni, Lovati Carlo, Luini Giocondo, Maggioni Giulio, Mariani Mariano, MAURI LUISA, Mauri Santino, Mentaschi Nino, Merli Giuseppe, Meroni Achille, Meyer Max, Moalli Oreste, Moggia Vittorio, Mognaschi Giuseppe, Moiraghi Francesco, Montalbetti Erminio, Monti Emanuele, Monti Ernesto, Moronati Cesare, Mussi Giuseppe fu Giov., Mussi Giuseppe di Gius., Mussi Rinaldo, Ottolenghi Arturo, Palermo Edoardo, Parodi Luigi, Pellegrini Giuseppe, Penati avv. Enrico, Penco Mario, Perabò dott. Enrico, PEREGO ZINERONI donna MARIA LUISA, Perelli Gemelli Attilio, Pollnesio Mario, Polli Ercole, Ponzoni Angelo, Porri rag. Camillo, Pusterla Carlo, Radrizzani Riccardo, Raja Ercole, Rosenthal Adolfo, Salmoiraghi Giuseppe, Santoro Raffaele, Schunnach Giuseppe, Sciaccaluga Guido, Somdini Luigi, Somigliana ing. Valentino, Sormani Paolo, Steffanina Alberto, Tagliabue Aldo, Telloli Francesco, Tommasini Duilio, Tonolli rag. Alfredo, Torri Emilio, Uccellotti Francesco, Vago avv. Vincenzo Carlo, Vergani Giovanni, Vescovi Ernesto, Volpi ing. Attilio, Zacchera Vittore, ZINERONI nobile ELVIRA MARIA, Zineroni nob. Gaspare, ZINERONI donna LUISA, ZINERONI donna TERESITA, Zontini Salvatore.
Abbiategrasso. — Caprotti Vincenzo, Locatelli Carlo, Zanzottera Albino.
Agrate Brianza. — Colnago ing. Gioachino, Meroni Ernesto.

Busto Arsizio. — Bossi Paolo, De Simoni Giovanni, Molteni Giuseppe, Sirtori Antonio.
Carugate. — Barlassina Ambrogio.
Cavaria. — Curioni Ezio.
Cavenago. — Bollani Aldo.
Cernusco sul Naviglio. — Penati Filippo.
Corezzana. — Salomoni Alberto.
Desio. — Schiatti Attilio.
Gallarate. — Gilli Costanzo.
Lambrate. — Dell'Era Luigi.
Legnano. — Comolli Giovanni.
Lentate Seveso. — Gerbino Filippo, GRIMOLDI MARIA, Grimoldi Oreste.
Lodi. — Colombo Giovanni.
Magenta. — Maino Attilio.
Maleo. — Gianni Pietro.
Marnate. — Bombaglio Ambrogio, Landini Amedeo.
Melegnano. — Aletti rag. Venceslao.
Monza. — Boracchi Biagio, Colombelli Carlo, Consonni Annibale, Egetti Edoardo, Fossati Giuseppe, Mauri Cesare, Pozzi Baldassarre, Romani Giovanni, Sgorbati rag. Angelo, Villa Vincenzo, Zauli Guido.
Olgiate Olona. — Bonza Paolo.
Parabiago. Mariani Giovanni Ernesto.
S. Angelo Lodig. — Moretti dott. Luca.
Seregno. — Bizzozzero Giuseppe, Longoni Martino.
MODENA. - *Finale Emilia.* — Timò prof. Angelo.
Saliceta S. Giovanni. — Corfini Giovanni.
NAPOLI. — Caldieri Giovanni, Coda dott. Dario, Malacarne Giovanni, Mantariello Giuseppe, Marino avv. Edoardo, Menarini Archimede, Pignatari Salvatore, Rosa Giuseppe, Urcinoli Gastone, Vallieri Antonio.
Posillipo. — Donzelli Enrico.
NOVARA. — Bioletti Ignazio, Monti Luigi, Muttini Domenico, Pirolini Giovanni, Proverbio Marco, Russi ing. Giuseppe, Vigo Lorenzo, Zauner Ermenegildo.
Arona. — Sacchi Federico.
Biella. — Buratti Pietro, Nelva Basilio, Poma Filippo, Sozzi Pietro.
Borgomanero. — Mencherini Virgilio, Monti Attilio.
Castelletto Ticino. — Minella Giorgio, Pezzana Angelo, Ponzoni Egidio, Porinelli Mario.
Coggiola. — Fava G. Batt.
Cravagliana. — Bossi G. B., De Giuli dottor Marco.
Crescentino. — Unione Ciclistica.
Domodossola. — Bracco Alessandro, Ceretti Carlo, Dell'Angelo Mario, Mallada prof. Alessandro, Mazzoni Dino.
Formigliano. — Rosso Eugenio.
Galliate. — Bassetta rag. Natale, Ronzoni Angelo.
Mongrando. — Campoli Sesto.
Mosso S. Maria. — Picco Alfonso.
Oleggio. — Melone Michele.
Pollone. — Prelle doe Luigi, Rosso Adolfo Giovanni.
Quittengo. — Mattasoglio Diego.
Romentino. — Martelli Carlo.
Sagliano Micca. — Ferraro Orilio.
S. Maria Maggiore. — Borgnis Carlo - Magistris Carlo.
Suna. — Romanzacchini Giacomo.
Tavigliano. — Meliga dott. Oreste.
Varallo. — Cerini Giovanni.
Vercelli. — Gambarova Secondo.
Villadossola. — Albertini Giuseppe.
PADOVA. — Fezzi Luigi, Roselli Edoardo.
Carmignano di Brenta. — Duzzi Domenico.
Cittadella. — Favaretti Paolo.
Conselve. — Ferrari Giuseppe, Scalabrini Arturo.
Montagnano. — Rodella avv. Augusto.
S. Eufemia. — Cometti Antonio.
PARMA. — Carra Geremia, Clivio dott. Giovanni, Conti Ferdinando, Foà dott. Giacomo, Pagani ing. Giuseppe.
Busseto. — Camussi Pellegrino, Viola dott. Luigi.
Carzeto di Soragna. — Parizzi Romeo.
Castellaicardi. — Bergamaschi Guglielmo, Cantoni Italo.
Coenzo di Sorbolo. — Gandolfi Filippo.
Corticelli di S. Secondo. — Cantoni Giovanni.
Fontanellato. — Corbellini ing. Ugo, Maccarini Giuseppe, Pattuelli Giuseppe.
Fontanelle. — Pasetti Ing. Carlo.
Grugno. — Parizzi Ernesto.
Masone. — Giuffredi Romeo.
Pizzo S. Secondo. — Ziliotti Demetrio.
Ronco Campo Canneto. — Corradi Enea.
Salsomaggiore. — Tedeschi Giuseppe.
S. Secondo. — Antonioli Giovanni, Arata Carlo

Bandini ing. Ferdinando, Cavalli Giulio, Galli Francesco, Maghenzani Guido, Provinciali Antonio, Tebay Giuseppe.
Sissa. — Moreni Teodoro, Podestà Carlo.
Soragna. — Scaccaglia Giorgio Primo.
Stagno di Roccabianca. — Magnani Albino.
Trecasali. — Frati Leovigildo, Giuffredi Artidoro.
Viarolo di Trecasali. — Maggi Giuseppe.
PAVIA. — Bellotti Enrico, Bottinelli geom. Attilio, Cambieri Luigi, Carmagnola Carlo, Dal Pozzo conte Alberto, Moroni rag. Alessandro, Romanini ing. Arturo.
Battuda. — Rizzi Ernesto.
Bressana. — Martelli Antonio.
Broni. — Garrone Camillo.
Casorate I. — Fagnani geom. Paride.
Dorno. — Vittadini Ettore.
Mede. — CALLEGARIS GINA, Galvani Filiberto, Garone Roberto, Pallestrini avv. Eugenio, Repossi Giuseppe.
Sant'Angelo. — Ferragatta Giovanni.
Stradella. — Cantù Domenico.
Torre d'Isola. — Villani Enrico.
Vari. — Leveratto Mangini Tommaso.
Vigevano. — Badanelli Donati Guido, Pozzi Giovanni.
Villanterio. — Maini Francesco.
PERUGIA. — Romizi rag. Guido, Sarti Augusto.
Foligno. — Ciotti Ulisse.
Gubbio. — Fittajoli Gisleno.
Terni. — Ferrante Giovanni, Gualdi Vincenzo.
PESARO. - *Fano* — Rotati Gabriele.
Pergola. — Ginevri Paolo.
PIACENZA. — Civardi Luigi, Laviosa Alberto, Porcelli rag. Vito, Rivolta Lamberto,
Gazzola. — Morandi geom. Francesco.
PISA. — Bertini Roberto.
Calci. — Club Italia.
Crespina. — Donati Eugenio.
PORTO MAURIZIO. - *Oneglia.* — Agnesi avv. Vincenzo.
Sanremo. — Girolamo Giuliano.
Ventimiglia. — Bertinelli Luigi, Marcenaro Nino, Rossi Armando.
POTENZA. - *S. Chirico Raparo.* — Barletta Luigi.
RAVENNA. — Bravetti Ugo, Pavari Antonio, Sacchi ing. Guido.
Faenza. — Bovelazzi Giovanni.
Massalombarda. — Ghirelli Luigi.
Villanova di Bagnacavallo. — Errani Aldo.
REGGIO CALABRIA. - *Cittanova.* — Spanò Emilio.
Polistena. — Avati Roberto.
REGGIO EMILIA. — Cugini N. U. Adolfo, Ferraresi Giuseppe, Ferretti Umberto.
Guastalla. — Grimaldi dott. Antonio.
Villa Cella. — Pagliarini Ercole.
ROMA. — Aureli Oreste, Bosco dott. Giorgio, Cerasoli Goffredo, di S. Martino Valperga conte Enrico, Goria Angelo, Morandino Giuseppe, Marinelli Stefano, Peroni Giacomo, Porta nob. Vittorio Emanuele, Ravinetti Giac., Rocchegiani Tito, Rossi Vincenzo, Ruggeri dott. Ruggero, Segrè Michele, Tolomei Arnoldo, Tonacci Renato, Trionfi march. Giuseppe, Vacchini Giuseppe, Volpi dott. Alessandro, ZAHN BISOGNIN CECILIA, Zanini Romolo.
Civitavecchia. — Baghetti Vito, Crocco Alberto, Degli Espinosa Francesco, Napolitani dott. Melchiorre, Vergati Vincenzo.
Corneto. — Nardi Alessandro.
Valentano. — Boni Aldo.
Velletri. — Remiddi Oreste, Tarquini Nazzareno.
Vetralla. — Tarozzi dott. Edoardo.
ROVIGO. — Erba Alfredo.
SALERNO. — De Crescenzio ing. Vincenzo, Delia Alfredo, Liberti avv. Carlo, Moscati ing. Enrico, Rossi Vincenzo.
S. Cipriano Picentino. — Cioffi cav. Pasquale.
SASSARI. — Gbera Creda Edoardo.
Calangianus. — Lissia Mario.
S. Maria d'Arzachem. — Columbano Nicolò.
S. Teresa Gallura. — Circolo di Lettura, Gessa Pietro, Melis Pietro, Ruggero Domenico, Scano Antonio.
SIENA. - *Poggibonsi.* — Fontani Nestore.
SONDRIO. — Salengo Ugo.
Morbegno. — Manzocchi rag. Angelo, Odescalchi Arturo.
TERAMO. - *Città S. Angelo.* — Coppa cav. uff. Antonio.
Mosciano. — Cardelli Eugenio, De Rospi Alessandro.
Penne. — De Leone Nicola, Laguardia geom. Ernesto, Nobilio Michele.
TORINO. — Alasia Carlo, Algostino avv. Pier Francesco, Belfiore Alberto, Bertolotti Ettore, Bianchi dott. Luigi, Bosco Michele, Bosetti avv. Carlo, Cairoli Giuseppe, Campia Guglielmo, Cantoni Carlo, Casalis Francesco, Chapelle Luigi Giovanni, Chiaperotti Massimo, Cogno Maurizio, Comini Luigi Gaetano, Della Chiesa dei conti di Cervignasco e Trivero nob. Paolo, Demorra ing. Alessandro, Drovetti Vittorio, DUCHEMIN MARGHERITA, Fabre Luigi, Ferraris Adolfo, Ferretti dott. Attilio, Filippa Riccardo, Fontana Giuseppe, Fornaris rag. Tommaso, Frattini dott. Carlo E., Fumero rag. Guido, Garabello Natale, Garosci Giovanni, Garosci geom. Tommaso, Gola Giuseppe, Isch Jean, Marchis Cesare, Mazzucchi Guido, Minola Luigi, Monti Pietro, Montrucchio Vittorio, Pasquarelli prof. Oreste, Pastoris Enrico, Piacenza Melchiorre, Prati ing. Paolo, Ramorino dott. Angelo, Rampone Giuseppe, Rampone Pietro, Real Virgilio, Reynaldi Antonio, Reyneri Giuseppe, Rodi Annibale, Rodi Umberto, Romagna G. B., Rossi Oreste, Santi Sisto, Sotta Lodovico, Vacalut Edoardo, Vietti Angelo, Zonca generale Giacomo.
Baiangero. — Guabello Camillo.
Bricherasio. — Allasio Francesco.
Caselle. — Alasia Giovanni, Balma G. Batt., Boggio Giovanni.
Chivasso. — Bersano Pier Giuseppe.
Ciriè. — Circolo Ricreativo Ciclistico.
Colleretta Parella. — Gianola Lorenzo.
Condove. — Bruno Giuseppe.
Giaveno. — Lamberti Antonio, Magrini ing. Effren.
Grugliasco. — Burfone Giovanni, Ravetto Alessandro.
La Thuile. — Paris Camillo.
Parone Canavese. — Bevolo Giacomo.
Pinerolo. — Ajroldi Eligio.
Susa. — Belli dott. Romano, Ramella Alessandro.
Torre Pellice. — Martin don G. B., Prat Ghighi.
Venaria Reale. — Coppo Giovanni, Pecchio Enrico.
Villarfocchiardo. — Chiaberto Giovanni.
TREVISO. — Barasciutti Ernesto, Carminati G. B., Ciani Aldo, Vianello Cacchioli avv. Marco, Zoppelli Fausto.
Castelfranco Veneto. — Montini Romano.
Conegliano. — Papini Arturo.
Montebelluna. — Società Turistica.
UDINE. — Biasutti ing. Giulio.
Chiusaforte. — Marconi Giacomo.
Nimis. — Gervasi dott. Ottone.
Paluzza. — Brunetti Alessandro.
Pordenone. — Graziani nob. Lodovico.
Tolmezzo. — Ortolani dott. Quintino.
Villasantina. — Picotti G.Batt., Venier Arnaldo
Villutta di Chions. — Morello Enrico.
VENEZIA. — Antonini Alfredo, Brudaglio Riccardo, Lombardini Emanuele, Ravegnan Umberto, Samaia Ugo, Schiavi Giovanni, Vianelo dott. Edoardo.
Fusina. — Bartolazzo Mario.
Murano. — Camozzo Gerardo.
Oriago. — Della Giovanna Alessandro.
Pese gio. — Cercato Attilio.
VERONA. — Camera di Commercio, Chiesara Felice, Cipriani Arturo, de' Besi dott. Francesco, Forti Carlo, Lazzari Giovanni, Masprone Giovanni, Miglioranzi Giovanni, Secco Suardo Dino.
Bovolone. — Gagliardi Remo.
Bussolengo. — Danese Emilio, Meato Raffaele.
Cologna. — Cacciatori Carlo, Nodari Felice.
Peschiera. — Moreschi ing. Carlo.
Sanguinetto. — Paganini Vittorio, ROGHI NASCIMBENE GIUSEPPINA.
Soave. — Ruffo dott. G. Batt.
Sona. — Marras Umberto.
VICENZA. — Ferrari Domenico.
Arsiero. — Novelli Bixio, Zanardo Giuseppe.
Bassano. — Sormani Cesare.
Marostica. — Tegischer Giorgio.
COLONIA ERITREA. - *Saganeiti.* — De Masellis Ferdinando.

ESTERO.

Austria Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Cranglio.* — Lazzarini Sante.
Gorizia. — Tuma dott. Enrico.
Trieste. — Bassan Giorgio, Benvenuti Domenico, Biscontini dott. Giacomo, Borghi Aldo, Braida Aurelio, Calvi Alberto, Carnelli Giovanni, Circolo Sportivo Internazionale, Padovan Attilio, Petruzzi Arturo, Petruzzi Ferdinando, Pes Antonio, Pirona Alberto.
TRENTINO. - *Ala.* — Bonvicini Ciro.
Mezzolombardo. — Zanon Virgilio.
Rovereto — Di Bronneck dott. Ervino, Feller Pietro, Salvadori Luciano, Stedile Arnaldo Giuseppe.
PROVINCIE DIVERSE - *Fiume.* — Maraspin Mario.
Nagy Kanizsa. — Morandini Valentino.
Salisburgo. — Frakl Gustavo.
Spalato. — Daneluzzi Giuseppe.
Vienna. — Van Vredenburch Joukheer.
Villach. — Gregory Guido, Scarpa Lorenzo.

Francia.

Chambery. — Midoz Gustavo.
Lyon. — Paturet Giorges.
Nizza Maritt. — Neri Pio.
Parigi. — Auffin Ordt Clemente, Cortlaudt Eield Bishop, d'Angerville conte Jean, conte de Montaige, Maron Louis, Renault Louis.
PRINCIPATO DI MONACO. - *Monaco.* — Davico Guido.
Montecarlo. — Ferrero Michelangelo, Semeghini Amedeo.

Germania.

Aumettez. — Angeloni Pietro.
Lipsia. — Barth Otto Wilhelm.

Isola di Candia.

La Canea. — Favo Francesco.

Inghilterra.

Lythasn. — Crook T. Ashley, Crook E. Daisy.
Londra. — Lean M. David.

Rumenia.

Braila. — Corradino Mario, Jona Alberto.

Spagna.

Barcellona. — Orio Federico.

Svizzera.

CANTON DI GINEVRA. - *Ginevra.* — Salvadè Ambrogio.
CANTON DI LUCERNA. - *Horw.* — Sandri Sebastiano.
CANTON TICINO. - *Chiasso.* — Caridi Giuseppe, Chiesa Aurelio.
Locarno. — Degiorgi Attilio.
Lugano. — DELUCA EMMA.
Mendrisio. — Pietrabissa dott. Emilio Franco.
CANTON DI VAUD. - *Pully.* — Ferraris Giovanni.
CANTON DI ZURIGO. - *Zurigo.* — Barbera Ugo, Fox M. G., Oliosi Giovanni, Peccol Dionigi.

America del Nord.

STATI UNITI (California) - *S. Francisco.* — Marracci Augusto.
MESSICO. - *Messico city.* — Rolla Flavio.
NEWYORK. - *New-York city.* — MeyrowitzE.B.
NUOVA YERSEY. - *Lakewood.* — Clafin Arthur B.

America del Sud.

CHILI'. - *Iquique.* — Botteselle Innocente.
PERU'. - *Lima.* — Traverso Emilio.
REPUBBLICA ARGENTINA. - *Buenos Ayres.* — Borzone Luigi, Cagnoni N. Luigi.
Francesco Madero. — Jensen Magnus.

Asia.

GIAPPONE. - *Jokoham.* — Jost Alberto.

Soci annuali al 15 febbraio 1905 . .	N.	42 061
Soci annuali inscritti dal 15 febbraio al 15 marzo 1905	»	966
	N.	43 027
Morti, irreperibili, depennati dal 1 ottobre 1904	»	536
Soci annuali al 15 Marzo 1905 . .	N.	42 491
Soci Vitalizi al 15 febbraio 1905 N. 761		
Soci Vitalizi inscritti dal 15 febbraio al 15 marzo 1905 » 16	N.	777
Totale dei soci al 15 marzo 1905	**N.**	**43 268**

Ufficio di redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Direttore della Rivista: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

15825 - CAPRIOLO • MASSIMINO - MILANO
Via Francesco Guicciardini, N. 6.

ANNO XI - N. 5. GRATIS AI SOCI DEL TOURING MAGGIO 1905

RIVISTA MENSILE DEL TOURING C. I.

VI ET MENTE

Sede Sociale, Via Monte Napoleone, 14
Telefono N. 18-50

FESTA TURISTICA DELLA NAZIONE

per il decennio del Touring Club Italiano

MILANO, 27-28-29 Maggio 1905

Il Congresso Nazionale Turistico.
Sabato, 27 maggio 1905.
Sede — Salone nel Castello Sforzesco.

Ore 9. Cerimonia inaugurale e presentazione dello stendardo del Ciclismo Femminile.

Ore 10,30. Solenne ricevimento dei Congressisti a Palazzo Marino (Municipio).

Ore 14. Continuazione del Congresso.

Temi.

« Turismo e strade » relatore, cav. L. V. Bertarelli.

« Turismo e ferrovie » relatore, on. comm. Maggiorino Ferraris.

« Turismo e fisco » relatore, on. comm. avv. Fausto Massimini.

Diritto della Medaglia della gita.

Convegno Generale e Adunata Nazionale Volontari Ciclisti e Automobilisti.
Domenica, 28 maggio 1905.

Sabato 27, dalle 18 alle 22: domenica 28 maggio, dalle 6 alle 10. Ricevimento dei Reparti V. C. A., dei Consolati, delle Sezioni delle Associazioni turistiche, delle squadre regolarmente inscritte.

Domenica 28, dalle 8 alle 8,30. Ingresso nel nuovo poligono della Società di Tiro a Segno di Milano (alla Cagnola) riservato ai V.C.A. muniti di tessera speciale.

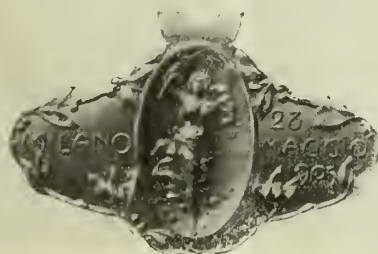
Ore 9. Inaugurazione del poligono e gara di tiro collettivo dei V. C. A.

Ore 10. Solenne distribuzione dei premi di eccellenza della gara di tiro collettivo e del vessillo ufficiale ai Reparti provinciali V. C. A.

Ore 9-10. Disposizione lungo il viale del Sempione dei Consolati, delle Associazioni, Sezioni, squadre, gruppi intervenuti.

Ore 10,30. Uscita dal poligono dei Reparti V. C. A. Sfilata ciclo-automobilistica. Corso automobilistico di fiori.

Ore 14-19. Visita alla Mostra del ciclo e dell'automobile, al Duomo, alle Gallerie, alle Accademie, ai Musei, alle Pinacoteche, alle curiosità di Milano.

Ore 19. Banchettissimo del Touring.

Agraffe porta fiore

Distintivo del Convegno.

Diritto della medaglia del Convegno.

Tergo della Medaglia della festa.

Concorsi fanfare.

Cinque grandi premi, medaglia commemorativa a tutte le fanfare concorrenti.

Le fanfare di Genova (Veloce Sport), Casalbuttano (Società Sport) e Novara (Società Ginnastica e Scherma) intervengono fuori concorso. Sono ammessi tutti gli strumenti da banda purchè trasportabili e usabili in bicicletta o in tandem. Saranno fatte due categorie: Fanfare senza tandem; fanfare con tandem. Gli elementi pel giudizio saranno i seguenti nell'ordine: valore musicale, numero dei componenti, facilità di evoluzione. Le fanfare dovranno eseguire, montate, marce libere durante la sfilata. In questa esse saranno piazzate a conveniente distanza l'una dall'altra così da poter suonare alternate senza confusione.

Per concorrere le fanfare dovranno avere un minimo di 12 componenti. La Giuria assisterà alla sfilata da un balcone di via Dante. Le norme particolareggiate del concorso verranno comunicate a richiesta dalla speciale commissione.

Concorsi di turismo.

Vi possono partecipare i gruppi del Touring, le sezioni di Associazioni turistiche nazionali e le società locali dei paesi geograficamente italiani, che abbiano percorso la distanza dalla località di sede a Milano in bicicletta o motocicletta.

Un premio d'eccellenza a quella società o sezione che presenterà il massimo chilometraggio (prodotto del numero dei soci arrivati per la distanza).

Medaglie d'oro, d'argento e di bronzo alle rappresentanze che daranno risultati fissi di cui al programma particolareggiato dei concorsi.

Vedere a pag. 176 la Relazione dell'Assemblea Generale dei soci del Touring, e dopo la pag. 186 la scheda per la votazione.

Saranno computati nel numero dei concorrenti per le società anche i soci intervenuti e inscritti coi reparti V. C. A.

Automobilismo.

Medaglia d'oro-ricordo ai Clubs che saranno rappresentati dal maggior numero di soci inscritti, partecipanti in sfilata col loro automobile.

Il minimo di automobili partecipanti da presentarsi dai clubs per concorrere a tale premio cumulativo sarà di 10.

Corso dei fiori.

Un premio di eccellenza. Medaglia commemorativa a tutti i partecipanti.

Il corso dei fiori è riservato agli automobili e si effettuerà lungo via Dante e in coda alla sfilata. Gli automobilisti dovranno concorrere con getto di fiori. La Giuria sarà piazzata su un balcone di via Dante.

Consolati e Gruppi del Touring.

Ai Consolati e ai Gruppi del Touring saranno altresì assegnate:

Medaglie d'oro, di *vermeil*, d'argento e di bronzo alle rappresentanze di almeno 100, 50, 30 e 10 soci.

Saranno pure assegnate medaglie d'oro, di *vermeil* e d'argento alle rappresentanze di almeno 10 soci del T. intervenuti da una stessa località lontana almeno 1000, 500, 205 chm. e di bronzo per le altre.

Concorso fotografico.

Vedi programma pubblicato nella *Rivista* di aprile.

Adunata Nazionale V. C. A.

L'Adunata nazionale dei V. C. A. venne bandita sin dal dicembre scorso e del Comitato d'onore, preposto al suo ordinamento, ha accettato con entusiasmo di far parte il generale Felice Sismondo senatore del Regno, presidente del Comitato Centrale dei V. C. A., a tale carica designato da S. E. il Ministro della Guerra.

Castello di Vogogna.

L'Adunata avrà carattere plebiscitario e forme assai semplici di estrinsecazione.

Nell'attesa dell'assetto definitivo del Corpo, saranno ritenuti Volontari gli inscritti ai Reparti costituiti dai Comitati locali già in funzione con opera informata alle norme suggerite da tempo dal Comitato Nazionale V. C. A. di Milano.

L'intervento sarà effettuato possibilmente per Reparti completi, così che in tal modo segua il loro ricevimento agli estremi della nuova cinta di Milano e l'ingresso in città.

I Volontari dovranno essere tutti inscritti al Convegno congresso da parte dei rispettivi Comitati locali: dovranno presentarsi col cappello, bracciale ed eventuali distintivi di grado quali sono indicati nelle norme diramate già dal Comitato di Milano.

Il porto delle armi è riservato ai Volontari che sieno soci del Tiro a Segno, i quali in base alle guarentigie speciali dell'istituzione del Tiro, potranno asportare le armi dalle rispettive società e recarsi con queste a Milano, al poligono e nella sfilata.

I Volontari soci del Touring o di altre sezioni di associazioni turistiche nazionali o di società locali, dovranno far constare tali loro qualità all'atto d'inscrizione per parte dei rispettivi Comitati, perchè essi saranno computati nelle eventuali valutazioni d'intervento o di concorso dei Consolati delle Associazioni o delle Sezioni nei concorsi di turismo od altro.

Le rappresentanze dei Reparti dovranno trovarsi non più tardi delle ore 8,30 del mattino di domenica 28 maggio al poligono della Società milanese di Tiro (alla Cagnola). I Reparti saranno distesi lungo il lato d'ingresso del grandioso piazzale, fiancheggiati ciascuno dal proprio servizio automobilistico e divisi per località. Iniziandosi l'azione, da ogni Reparto si staccherà l'automobile di servizio per le munizioni e, traversando il piazzale, andrà ad accostarsi alla tettoia in corrispondenza alla linea di tiro che verrà assegnata pel tiro della propria rappresentanza. Sia sul muro vicino al quale si stenderanno i Reparti, che sulla tettoia di tiro, a questo saranno affissi dei cartelli col nome di ciascuna Rappresentanza.

Subito dopo dalla linea dei Reparti si staccheranno simultaneamente le Rappresentanze armate (sei tiratori per Reparto) e in macchina traverseranno il piazzale, raggiungeranno il rispettivo automobile, faranno il fascio delle biciclette e motociclette, ritireranno dall'automobile il rifornimento cartucce e si recheranno alla propria linea di tiro.

Gara di tiro collettivo Reparti V. C. A.

Riservata alle Rappresentanze dei Reparti volontari regolarmente costituiti, e che abbiano mandata l'inscrizione al 15 maggio.

Rappresentanti: sei Volontari per ogni Reparto muniti di bicicletta, motocicletta o automobile, con fucile attaccato alla macchina od a tracolla, partecipanti a tutta l'Adunata. (Ogni località non potrà avere più di una Rappresentanza anche se conta più Reparti costituiti).

Arma: fucile modello 1901.

Distanza: metri 200.

Bersaglio: cartellone bigio di m. 1,65 × 1,30 (che conta 1) con rettangolo interno di 1,65 × 0,90 (che conta 2) contenente tre sagome nere di uomo in ginocchio. Punti sommati con le imbroccate: bersaglio staccabile a *loyal cible*, da consegnarsi per ricordo ai Reparti concorrenti.

Colpi sei per ogni rappresentante; posizione in piedi per il tempo di un minuto. Il tiro sarà eseguito a squadre di tre a contatto di gomiti.

Graduatoria, il maggior numero di colpi nelle sagome.

Tassa, L. 10 per rappresentanza.

Premi: tre premi di eccellenza ai tre migliori risultati.

Punti 105, medaglia oro e diploma; punti 100, medaglia oro media e diploma; punti 95, medaglia oro piccola e diploma; punti 90, medaglia argento grande e diploma; punti 80, medaglia arg. media e diploma; punti 70, medaglia argento piccola e diploma.

I premi di eccellenza escludono quelli a punti fissi.

Durante la gara di tiro la compagnia dei ciclisti del 7° bersaglieri eseguirà sul piazzale esperimenti di praticità, e appena terminato il tiro sarà immediatamente eseguito lo scrutinio e verranno proclamati i risultati e distribuiti subito i tre premi di eccellenza e i vessilli, dono delle Dame Milanesi.

I Reparti sfileranno poscia in ordine nel poligono, indi pel corso del Sempione, sotto l'Arco della Pace, nel Parco e sino al centro di Milano, seguiti dalle numerose Associazioni turistiche che si daranno allora convegno in Milano stessa.

Il vessillo dei Volontari, dono delle Dame Milanesi.

Donna Remigia Ponti, consorte al senatore Ponti sindaco di Milano, accogliendo di buon grado l'invito delle Rappresentanze del Touring, del Tiro a Segno, e del Comitato V. C. A. ha accettato di costituire e presiedere il Comitato delle Dame Milanesi del quale fanno parte la principessa Luisa Gallarati Scotti di Molfetta nata contessa Melzi e le signore Maria Teresa Johnson Aloardi, Maddalena Riva Grandi e Maria Candiani Costantini.

Il vessillo sarà offerto in dono a tutti i Reparti provinciali che interverranno all'adunata del 29 maggio con una rappresentanza di almeno trenta inscritti. S'intende per Reparto provinciale l'unione dei gruppi di una provincia. I vessilli saranno affidati in deposito rispettivamente ai Reparti dei capoluoghi o a quelli costituiti fuori dei capo-

luoghi stessi dove in questi ancora non esistesse Reparto al tempo dell'adunata.

Il vessillo sarà di drappo tricolore con nastro di velluto ricamato in oro colla sigla V. C. A. e col nome del Reparto. L'asta sarà di metallo a tubo rientrante con attacchi a snodo per bicicletta, motocicletta o automobile.

Il distintivo dei Volontari.

A tutti i Volontari tiratori che avranno partecipato alla gara di tiro collettivo sarà conferito un distintivo a smalti con la sigla dei V. C. A. quale risulta dalla illustrazione.

Il distintivo verrà pure ceduto al prezzo di L. 2,50 a tutti gli altri Volontari che avranno partecipato all'Adunata di Milano, escluso ogni altro senza eccezione.

Distintivo dei V. C. A.

Iscrizioni collettive ai concorsi.

Tutte le iscrizioni si chiudono irrevocabilmente il 15 maggio.

Le Associazioni, le Sezioni, le Società o i Gruppi partecipanti ai concorsi dovranno mandare per l'ente Società la tassa d'inscrizione in L. 3, la quale oltre al riconoscimento di partecipazione al concorso, dà diritto al distintivo in argento. Tuttavia ogni componente dovrà inscriversi personalmente al convegno.

Inscrizioni individuali.

Le quote d'inscrizione individuale sono le seguenti:

Al Congresso-Convegno-Adunata Nazionale V. C. A. L. 3 —
Al Banchettissimo . . . . „ 7 —

Esse sono singole ed indipendenti l'una dall'altra; cioè ciascuno si può inscrivere al Convegno e non al Banchettissimo o viceversa.

Per le inscrizioni individuali alla gita del Sempione vedere programma speciale.

La quota di L. 3 di inscrizione al Convegno-Congresso e Adunata dà diritto a:

a) distintivo in argento;

b) tessera artistica;

c) ricevimento all'arrivo e servizio di toeletta per squadre ciclistiche, motociclistiche e automobilistiche;

d) custodia delle macchine (biciclette e motociclette in depositi numerati, automobili in *garages*);

e) partecipazione al Congresso Nazionale;

f) solenne ricevimento al Municipio (Palazzo Marino);

g) ingresso libero ai Musei, Esposizioni, Pinacoteche, Gallerie, curiosità di Milano, come dalla tessera;

h) ingresso alla Mostra del Ciclo e dell'Automobile ai Giardini Pubblici pel giorno 28 dalle 9 alle 18.

Nella tessera, oltre una guidina con piantina di Milano, vi sarà un mazzetto di buoni a tagliando per ribassi e sconti presso le più note ditte milanesi, e

un tagliando per biglietto di lotteria per una bicicletta Bianchi, una motocicletta F. N. 4 cilindri, una vettura automobile da turismo (tonneau a quattro posti).

Il Banchettissimo.

Ha luogo alle ore 19 di domenica 28 maggio nel cortilone del Castello Sforzesco.

L'immenso cortile sarà appositamente coperto con costruzione speciale.

Le tavole saranno disposte in corsie ed ognuna sarà occupata da una centuria di convitati.

La tessera d'inscrizione al banchetto porterà il numero della centuria e un grafico della disposizione delle tavole. Per facilitare la riunione di conoscenti e di amici, si pregano i gruppi d'inscriversi cumulativamente, perchè le tessere, coi numeri di una stessa centuria danno diritto ai posti consecutivi.

Il cortile sarà illuminato a luce elettrica.

Il servizio viene assunto dalla benemerita Unione Cooperativa di Milano. Il *menu* è il seguente: Uova di trota al consommé — Salmone del Reno con maionese — Roastbeef — Legumi — Faraone al forno — Insalata della stagione — Spumone gelato — Frutta — Formaggio — Dessert. — *Vini:* Bianco di Torre Giulia, Bardolino, Champagne Piper Heidsieck.

A ciascun partecipante al banchetto verrà consegnato (omaggio del comm. Federico Johnson) un artistico ricordo dell'avvenimento consistente in un *agraffe portafiore.*

Per gentile pensiero del Direttore Generale al suo saluto a cinematografia e ad altre proiezioni farà subito seguito un grande concerto orchestrale e corale con cantata delle parole dell'inno del Touring, su musica del maestro Gellio Coronaro.

Facilitazioni di viaggio.

Le pratiche per ottenere delle facilitazioni straordinarie di viaggio hanno dato buoni risultati. Possiamo annunciare sin da ora, applicata la tariffa differenziale sino al 60 % di sconto sui viaggi individuali di andata e ritorno, e nella medesima misura, *anche per i viaggi di sola andata o di solo ritorno.*

Cantiere di Isella (fot. del sig. rag. Giuseppe Meroni).

Questa facilitazione, veramente straordinaria, che non venne mai prima d'ora concessa a nessun convegno, è accordata alle comitive di almeno 10 persone, con o senza macchina, inscritte regolarmente al Congresso. Essa è di grande vantaggio per tutte quelle società, gruppi, comitive, ecc., che generalmente convengono al luogo di riunione colle loro macchine e intendono poi di ritornare affrettatamente col treno.

Le riduzioni pei viaggi cumulativi di andata e ritorno sono applicabili invece anche ai singoli individui, purchè inscritti al Congresso.

Le riduzioni saranno applicate in qualunque stazione o scalo d'Italia: esse sono valide dal 20 a tutto il 29 maggio, per l'andata a Milano dalle varie sedi, e dal 28 maggio a tutto il 10 giugno pel ritorno da Milano alle sedi stesse.

Domandare l'avviso speciale col prospetto dei prezzi dalle principali stazioni del Regno.

I biglietti a tariffa ridotta verranno rilasciati dalle stazioni dietro presentazione della richiesta e della tessera speciale vidimata dalla Commissione di Milano, documenti questi che dalla Commissione stessa vengono forniti a tutti gli inscritti che ne facciano richiesta.

Posti di ricevimento — Alloggi — Depositi Garages — Sfilata.

Per queste notizie rimandiamo i soci alla pubblicazione della *Rivista* di aprile, e al programma particolareggiato da richiedersi alla Commissione dei festeggiamenti.

La gita nazionale del Sempione.

Cinque carovane distinte a ritrovi combinati: automobilistica, motociclistica, ciclistica, ciclo-ferroviaria e ferroviaria.

Nel desiderio che le carovane procedano ordinatamente, l'itinerario è stato definitivamente concretato con qualche variante dai primitivi programmi, variante consigliata anche dal fatto che l'accomunamento delle carovane ciclo-ferroviaria, ciclistica e motociclistica a Laveno avrebbe ritardato grandemente l'imbarco delle macchine e lo sbarco a Pallanza con grave danno al complesso dell'organizzazione.

Le carovane automobilistica e motociclistica seguiranno la linea Milano-Novara-Orta-Domodossola-Iselle.

La carovana ciclistica seguirà la linea Milano-Varese-Laveno (traversata del lago)-Pallanza-Mergozzo-Domodossola-Iselle e ritorno a Domodossola.

La carovana ciclo-ferroviaria seguirà l'itinerario Milano-Gallarate - Arona, in treno: Arona-Lesa - Stresa - Baveno-Gravellona - Domodossola, in bicicletta: Domodossola-Iselle e ritorno a Domodossola, in treno.

La carovana ferroviaria seguirà la linea Milano-Varese-Laveno, in treno: Laveno-Isole Borromee-Baveno in piroscafo speciale: Baveno - Domodossola-Iselle e ritorno a Domodossola, in treno.

Facciamo seguire specificazioni di spese e di orari.

Carovana automobilistica e motociclistica.

La tassa di partecipazione è di L. 8; essa dà diritto alla medaglia-distintivo d'argento a smalto; alla tessera; al cestino di colazione; al pranzo, alla visita al traforo, ai festeggiamenti e doni commemorativi.

Partenza da Milano alle ore 6, arrivo ad Iselle alle 13. Domandare tabella-itineraria alla Commissione dei festeggiamenti.

L'orario di arrivo e partenza per Orta e Omegna è stabilito pel ricevimento del Comitato Pro-Orta; quello di Vogogna-Iselle e Domodossola sono stabilite per la colazione, per la visita ai cantieri e alle gallerie e pel pranzo. Pel resto la marcia è libera.

Non possono vantare diritti gli automobilisti che non si trovassero, alle ore fissate, nei ritrovi stabiliti.

Su tutto il percorso è predisposto un accuratissimo servizio di vigilanza e di segnalazione al quale concorrono con cordiale interessamento le autorità provinciali e comunali interessate.

Alla carovana automobilistica possono partecipare tutti gli inscritti che presentino un'automobile propria e si sieno assicurati comunque *direttamente* un posto su un'automobile di altro fra gli inscritti: sono ammessi, oltre i soci del Touring, anche i componenti delle rispettive famiglie, signore comprese, anche se non socie.

Il valico del Sempione aperto agli automobilisti.

Mercè il valido concorso di influenti patrocinatori, si è ottenuta, da parte delle Autorità cantonali del Vallese, la concessione del passaggio degli automobili sul valico del Sempione che, come è noto, è chiuso per disposizioni tassative delle autorità svizzere. La concessione s'intende fatta pel percorso Iselle, Gondo, Gaby, Simplon, Berisal Brigue, e sarà limitata al solo giorno 29 maggio, dalle ore 12 alle 20, e dietro speciali garanzie da fornirsi dal Touring al quale bisognerà si indirizzino tutti coloro, e siamo certissimi che saranno molti, che vorranno approfittare di quest'unica occasione per percorrere col proprio automobile il più bello tra i valichi alpini, in ogni altra epoca interdetto.

Per quei componenti della carovana automobilistica che lo desiderassero, il Touring potrà organizzare, a concessione ufficialmente confermata, con lieve supplemento di spesa, il banchetto sul giogo del Sempione, al valico (e cioè oltre i 2000 metri) di altitudine.

Carovana ciclistica.

Tassa di partecipazione L. 8, con diritto alla prima colazione a Varese (caffè e latte): cestino di colazione a Vogogna (la colazione si effettuerà su di un vasto prato all'uscita di Vogogna), pranzo a Domodossola o ad Iselle, traversata del lago per le persone e per la macchina, sul grande piroscafo *Verbano*, distintivo-medaglia d'argento a smalto.

Anche su questo percorso è stabilito un servizio di segnalazione e di sorveglianza speciale e di sistemazione stradale col concorso di autorità provinciali e comunali.

La carovana sarà divisa in squadre di 10 ciascheduna col caposquadra. Le squadre saranno formate col numero di inscrizione, le formazioni presentate dalle società inscritte collettivamente saranno rispettate.

I Municipi di Varese, Laveno e Pallanza preparano grandiosi festeggiamenti ai gitanti. Per la carovana ciclistica saranno ammessi dei raggruppamenti e delle partenze da Varese e da Laveno in coincidenza delle partenze della carovana proveniente da Milano, però senza riduzione della tassa d'inscrizione.

Domandare tabella-itinerario alla Commissione dei festeggiamenti.

Sulla strada del Sempione (fot. del sig. rag. Giuseppe Meroni).

Carovana ciclo-ferroviaria.

La carovana ciclo ferroviaria parte da Milano dalla Stazione dei treni elettrici presso la Stazione Centrale alle ore 5 del mattino.

Le biciclette dovranno essere consegnate alla Stazione dei treni elettrici, dove si troveranno gli incaricati del Touring, alla domenica, alle ore 18.

Il treno sarà elettrico sino a Gallarate dove arriverà alle 5,47 per ripartire alle 5,52 e giungere ad Arona alle 6,35. Il treno sarà composto dei nuovi carrozzoni di terza classe. Sarà ammesso un raggruppamento con partenza da Gallarate, senza però riduzione della tassa fissa, in quanto il treno s'intende completo da Milano, e purchè il gruppo concentrato a Gallarate sia numeroso e provveda direttamente alla spedizione di biciclette ad Arona.

Da Arona la carovana seguirà l'itinerario Lesa-Stresa-Baveno (costeggiando la miglior parte del lago Maggiore).

Il cestino di colazione sarà distribuito a Vogogna verso le ore 10 e la colazione verrà effettuata sul prato all'uscita del paese.

Da Domodossola partirà alle ore 12,30 il treno speciale di servizio (cumulativo colla carovana ferroviaria) il quale arriverà ad Iselle alle ore 13.20: le biciclette saranno intanto depositate a Domodossola. Il ritorno da Iselle sarà effettuato collo stesso treno in partenza da Iselle alle 17 per giungere a Domodossola alle 18.

La tassa di partecipazione è di L. 12, con diritto al treno speciale Milano-Arona per le persone e per la macchina, al treno di servizio Domodossola-Iselle-Domodossola, alla medaglia-distintivo in argento, al cestino di colazione, al pranzo a Domodossola, alla visita al traforo, festeggiamenti, ecc.

Carovana ferroviaria.

Segue la linea Milano-Saronno-Laveno con partenza da Milano alle 7,50, fermata a Saronno ed a Varese di pochi minuti, imbarco a Laveno alle 9,45, traversata del lago col grandioso piro-

scafo *Verbano:* giro intorno alle Isole Borromee, sbarco a Baveno alle 10,30 e immediata partenza col treno speciale per Domodossola, con arrivo colà alle 11,17: da Domodossola partirà alle 12,30 il treno speciale di servizio per Iselle (arrivo 13,20): treno che ripartirà per Iselle alle 17 per essere a Domodossola alle ore 17,53 (cumulativo colla ciclo-ferroviaria).

Il treno da Milano a Baveno e da Baveno in poi sarà composto tutto di carrozze di seconda classe. Saranno ammesse delle partenze da Saronno e da Varese collo stesso treno speciale proveniente da Milano, ma senza alcun ribasso sulla tassa di partecipazione.

I possessori però di biglietti permanenti, di abbonamento, di servizio sulle linee Milano-Varese, Laveno-Baveno e Domodossola (via Beura) potranno prender posto sul treno speciale partecipando alla carovana ferroviaria con la tassa d'inscrizione ridotta a L. 7, più un supplemento di L. 3 pel treno Domodossola-Iselle e ritorno a Domodossola, per il quale non essendo ancora la linea aperta all'esercizio, non può valere nessun biglietto speciale nè a pagamento, all'infuori della tessera-tagliando di partecipazione alla gita.

La tassa di partecipazione è di L. 15 e dà diritto al treno speciale Milano-Laveno, al piroscafo speciale, al treno Baveno-Domodossola-Iselle e ritorno a Domodossola, alla medaglia distintivo ricordo, al cestino di colazione in distribuzione a Domodossola ed al pranzo a Domodossola stessa, ecc.

A Domodossola ed ai cantieri di Iselle.

A Domodossola, come nei principali altri comuni di passaggio, i gitanti saranno ricevuti dalle autorità e musiche municipali con pompieri ed agenti in alta tenuta. La sera del 29 avrà luogo sui monti circostanti la festa pirotecnica alpina pel concorso di falò indetto dal Municipio di Domodossola.

Ai Cantieri di Iselle i gitanti avranno libero l'ingresso mediante la presentazione della tessera: gli egregi ingegneri del Traforo sono stati messi a disposizione delle comitive dalla cortesia dell'impresa Brandt Brandau e C. Saranno organizzati dei treni scoperti di parziale escursione nel tunnel nei quali non si avrà accesso che dietro consegna del tagliando apposito annesso alla tessera d'inscrizione. L'arrivo a Iselle delle varie carovane è stato poi stabilito ad intervalli distinti per poter organizzare i treni di escursione nel tunnel in varie riprese; tali treni essendo scoperti e composti di materiale di servizio, il Touring e l'Impresa, mentre raccomandano la maggiore prudenza, declinano ogni responsabilità per eventuali incidenti.

Santuario di Santa Caterina del Sasso.

La tessera.

Nella tessera sarà annesso un gruppo di tagliandi per poter fruire di tutti i servizi della gita, nessuno eccettuato.

Pertanto nessuno avrà diritto nè ai posti sul treno o sul piroscafo, nè al cestino, nè ai posti del pranzo, nè alla visita dei cantieri o ai posti nei treni del tunnel, nè ai doni commemorativi, ecc., se non dietro rilascio dell'apposito tagliando per ciascun servizio istituito.

Il cestino di colazione.

Per tutte le carovane partecipanti alla Gita nazionale del Sempione verrà distribuito un cestino per la colazione contenente: salato, arrosto, vino in bottiglia, pagnottella, frutta, una tavoletta di cioccolato Cailler, un flacone di acqua Cedralduplex Tassoni, una posatina, un bicchiere d'alluminio.

Per le carovane ciclistica, motociclistica, ciclo-ferroviaria e automobilistica, il cestino verrà distribuito all'uscita di Vogogna dalle ore 10 alle 11 e mezza; per la carovana ferroviaria, alla stazione di Domodossola alle ore 11,17, all'arrivo del treno da Baveno.

Il cestino recherà gli emblemi commemorativi della gita.

Ad Iselle verrà distribuito a tutti i partecipanti di tutte le carovane una fiaschetta di Cordial Campari con bicchiere argentato commemorativo.

Pranzi ed alloggi.

Per gli alloggi a Domodossola (circa 300 letti) converrà che sieno prenotati con l'anticipazione della rispettiva spesa. A titolo informativo si comunica che la spesa si aggirerà intorno alle 3-4 lire per letto e per notte. Alloggi saranno pure provveduti nelle borgate finitime, ad Iselle.

I pranzi avranno luogo nei ristoranti e negli alberghi che saranno indicati tassativamente sul tagliando annesso alla tessera. Per le squadre e carovane che lo desiderassero, saranno organizzati dei banchetti per serie di cento ad Iselle ed eventualmente altrove. Il pranzo sarà, in tutti gli esercizi, sopra il seguente unico *menu:* minestra, due piatti, frutta, formaggio, mezzo litro vino.

Medaglie commemorative.

Saranno istituite medaglie d'argento commemorative per quelle Rappresentanze del Touring o di altre Associazioni sportive o di Società locali o Clubs che saranno intervenute alla gita con almeno 15 soci complessivamente fra le varie carovane.

Medaglie commemorative consimili verranno distribuite ai consoli, presidenti di clubs, sezioni, ecc., o direttori di squadre che più si saranno resi benemeriti, sia nell'organizzazione della gita, sia in quella per le squadre.

Ritorni.

Le carovane s'intendono sciolte al ritorno in Domodossola; i prezzi quindi non comprendono il ritorno da Domodossola a Milano, pel quale sarà organizzato un treno speciale per 800 persone in partenza da Domodossola alle ore 21 del 29 maggio; per tale treno i possessori della tessera di partecipazione della gita godranno del ribasso del 50 per cento, calcolato sul percorso più breve per la via d'Arona. Tale treno procederà per la linea Domodossola - Novara - Milano e trasporterà anche le macchine.

Avvertenze generali importanti.

Si tenga presente che le inscrizioni non sono valide se non accompagnate dal versamento delle rispettive quote. Però raggiungendosi prima di quell'epoca un dato numero d'inscrizioni, queste potranno venire chiuse anche in anticipazione. Le quote non si restituiscono per qualunque motivo, ancorchè gli inscritti non partecipino alla gita: non è concesso di fare mutamenti di carovana anche se con pagamenti di supplementi, dopo la chiusura dell'inscrizione: così pure non è in alcun modo concesso di fruire dei treni speciali, anche se per brevi tratti, a coloro che non sono inscritti nelle carovane per le quali i treni speciali sono tassativamente organizzati. Sui treni della carovana ferroviaria è assolutamente vietato il trasporto delle biciclette od altro, come bagagli ingombranti: così pure è vietato il trasporto di biciclette sul treno Milano-Arona della carovana ciclo-ferroviaria in quanto per questa la spedizione delle macchine viene fatta anticipatamente con altro treno.

Si avverte finalmente che

☞ **le inscrizioni si chiudono il giorno 20.** — Per aderire al desiderio espresso da molti consolati, il termine per l'inscrizione è prorogato al *giorno 20.* Tale termine è assolutamente improrogabile. ☜

Il nuovo campo di tiro a segno a Milano

Dall'ottimo opuscolo pubblicato dal cap. Carlo Gianni *(Inaugurandosi il nuovo campo di tiro a segno a Milano)* togliamo i seguenti dati sul campo di tiro nel quale, nel corrente maggio, si svolgerà la gara fra i volontarî ciclisti d'Italia.

La facciata.

Sorge alla Cagnola, in fregio, ed a sud, della strada nazionale del Sempione, in prossimità del crocevia fra la strada suddetta ed il gran viale che conduce al Cimitero di Musocco.

Destinato a sostituire due poligoni finora esistenti, quello mandamentale, e quello militare, il nuovo campo occupa una superficie di ben 70 000 metri quadrati.

Il nuovo campo di tiro, a stazione unica per tiratori, serve per tiri fino a 300 metri; è adatto per cartuccia a carica ridotta, con pallottola frangibile, od a carica intera con pallottola ordinaria; possiede 36 linee di tiro, le quali possono essere aumentate a 72.

La sua fronte ha una larghezza di 150 metri, con la direttrice del tiro da est (nord-est) ad ovest (sud-ovest), essendovi in tal direzione una zona di oltre 400 m. di larghezza, e 2 chilometri di lunghezza affatto sgombra.

La profondità è di 475 metri, calcolando, oltre i 300 metri di distanza fra i tiratori e gli ultimi bersagli, lo spazio occupato dal fermapalle, dalla tettoia per i tiratori, dal piazzale per le esercitazioni, dal padiglione per gli Uffici e dal piazzaletto d'entrata.

Per un ponte costrutto sul Fontanile, dalla pubblica via si accede ad un piazzaletto recinto con rete metallica, posto dinnanzi al padiglione degli uffici, e che serve a lasciare sgombra la fronte del poligono, ed a facilitare lo svolgimento dell'entrata di squadre al campo.

Il campo di tiro.

Sorge quindi il padiglione degli uffici che chiude verso oriente il poligono di tiro, e consta di un corpo centrale col solo piano terreno, e di due corpi laterali a due piani. Al piano terreno sono gli uffici, una sala per le bandiere e le premiazioni, l'armeria, il gabinetto medico ed il buffet.

Al di là del padiglione, s'estende un piazzale di forma trapezia, della superficie di mq. 7 400, che si presta alle esercitazioni militari.

Dal piazzale si passa alla tettoia pei tiratori, tutta in legno, lunga quanto la fronte del campo di tiro, e larga circa m. 14,50. Divisa in 36 campate, quante cioè sono le linee di tiro, contiene gli stalli per i tiratori, e sul suo frontone sono tre avancorpi decorati.

In proseguimento della tettoia per i tiratori, verso nord, v'è il campo di tiro colla pistola.

La tettoia
dove prenderanno posto i V. C. A. partecipanti alle gare.

A 20 m. dai tiratori s'estolle un diaframma in muratura laterizia di grossezza proporzionata alla sua altezza, con 36 finestre, rivestito nella facciata rivolta verso i tiratori con assito di tavole di legname, con intercapedine riempita di ghiaietta vagliata, per trattenere i proiettili che vi urtassero contro.

Oltre il diaframma è costruita una prima traversa di legno rovere per impedire i rimbalzi.

Il fermapalle, avente 34 m. di base e 10 d'altezza, giganteggia dietro la stazione per i bersagli alla massima distanza. Ha due ali ai lati onde, all'evenienza, contenere il tiro più divergente e sfiorante l'ultima quinta.

Circoscrive tutto il poligono un muro di cinta alto m. 3,50, esternamente al quale corre una strada coperta per il servizio dei segnatori in fossa.

Nè dovrà ritenersi sfavorevole condizione l'essere la località in cui fu costruito il poligono, a qualche distanza della città; chè anzi ciò costituirà un salutare esercizio di marcia per la gioventù che va addestrandosi all'uso delle armi; e nel corrente maggio quella strada sarà gaiamente vivificata dalle numerose schiere di ciclisti che sul cavallo di ferro si recheranno al campo di tiro, che viene inaugurato in occasione delle feste del Touring.

NOTE FOTOGRAFICHE

Immagini per sviluppo sulle carte al citrato. — Nel numero di marzo del *Progresso Fotografico*, un valente collaboratore di quel periodico ha indicato un metodo facile e sicuro per ottenere, su carta al citrato, in pochi secondi d'esposizione alla luce prove con bellissime tinte senza aver bisogno di alcun viraggio.

Queste prove sono inoltre molto più stabili di quelle che si ottengono col viraggio specialmente se questo è fatto coi soliti bagni unici.

Da me esperimentato, questo metodo mi ha dato risultati così sorprendenti che ho creduto bene riportarlo qui brevemente.

Dirò intanto che non tutte le carte al citrato o aristotipiche si prestano ugualmente bene per lo scopo. Si presta, per es., assai bene la carta al citrato che fabbrica la ditta Fratelli Kahn di Milano, carta che si raccomanda anche per altre preziose qualità, cioè ottima conservazione, immagini vigorose, facilità di viraggio, superficie extra brillante che dà il massimo rilievo ai più fini particolari anche nelle ombre. Per ottenere copie per sviluppo si procederà come segue:

Si prepara un bagno prendendo

Acido gallico	gr.	1
Metolo	»	0,2
Solfito di soda cristallizzato	»	2
Acetato di soda cristallizzato	»	5
Acido acetico	»	10
Acqua	»	250

Questa soluzione si conserva bene a lungo.

La carta che deve essere trattata con questo metodo occorre sia maneggiata ad una luce gialla o alla luce di una candela o lampada non a incandescenza.

Si stampa alla luce fino a vedere un'immagine generale debolissima colle ombre appena percettibili.

Naturalmente per controllare la stampa non si può aprire il torchietto in piena luce, ma bisogna farlo in locale illuminato come sopra è stato detto.

Le copie così stampate vengono immerse nel bagno preparato secondo la formula indicata stando sempre alla luce conveniente.

Si vede dopo poco tempo svilupparsi l'immagine e assumere una bellissima tinta bruna o nera. Appena l'immagine è completa e ha raggiunto il desiderato vigore, si sospende lo sviluppo e dopo risciacquata la copia s'immerge nel bagno di fissaggio costituito da una soluzione d'iposolfito 10 %.

Si deve aver cura di non prolungarne eccessivamente lo sviluppo perchè si avrebbe facilmente una velatura dei bianchi.

Questo metodo è suscettibile di dare immagini di tinte diverse a seconda del grado di stampa e dell'energia dello sviluppo. Le copie stampate assai debolmente e sviluppate nel bagno, che chiameremo normale, conducono a toni bruni scuri o neri. Invece se si spinge di più la stampa e si diluisce il bagno di sviluppo (una parte di bagno con due a quattro parti d'acqua) si ottengono toni bruni o rossi e tanto più tendenti al rosso quanto più notevole la stampa e più diluito è il bagno. Modificazioni di tinta si possono ottenere anche col viraggio.

Così si può usare pel fissaggio, invece dell'iposolfito, uno dei soliti bagni unici viro-fissatori.

Io che avevo esperimentato in precedenza altre ricette per lo sviluppo delle prove su carte al citrato poco stampate, posso affermare che nessuno mi aveva dato i risultati di questo. Esso è applicabile non solo a carte a superficie brillante, ma anche a carte al citrato a superficie opaca.

Dal punto di vista chimico dirò che le carte al citrato che meglio sembrano prestarsi sono quelle che contengono la minor quantità di sale d'argento solubile, perchè questo non trovandosi tutto alla superficie, ma penetrando anche nella carta, dà luogo facilmente ad una velatura dei bianchi. E' per questo forse che le carte alla celloidina nelle quali non può a meno di trovarsi del nitrato d'argento, non dànno, in generale, buoni risultati.

Che vantaggi presenta questo metodo rispetto all'uso di carte al bromuro d'argento? In queste carte l'immagine che si ottiene alla luce è perfettamente invisibile, donde una difficoltà nel controllo, mentre il metodo di cui mi occupo, permette di controllare la stampa alla luce.

Oltracciò si possono ottenere col solo sviluppo tinte svariate che la carta al bromuro non può dare che con viraggi successivi.

Non occorre la fastidiosa luce rossa, ma si può operare alla luce di una candela o lampada senza alcun riparo.

Copie positive agli inchiostri grassi. — Il signor H. Rawlins ha comunicato al Camera Club di Londra un nuovo processo di stampa, che egli chiama *Stampa ad olio.*

Si prende un foglio di carta resistente di buona qualità e si fa galleggiare in una soluzione 15 a 20 per cento di gelatina in modo da lasciarvi uno strato considerevole di gelatina. Si appende per l'asciugamento, poi si sensibilizza immergendolo in una soluzione di bicromato di potassio due e mezzo per cento. Si fa asciugare appendendolo in luogo oscuro, poi si stampa sotto ad un negativo finchè si vedono i dettagli anche nelle grandi luci. Quindi si lava la copia in acqua corrente fino a spogliarla perfettamente del bicromato nei bianchi, ciò che richiede da mezz'ora a un'ora di tempo.

Quindi si applica la copia ad una grossa lastra di cristallo colla gelatina in su, nella quale si ha un'immagine in rilievo. Con un tampone di tela si asciuga la superficie dall'eccesso d'acqua e quindi si spalma la superficie con colore ad olio. Questo è trattenuto in grado tanto maggiore quanta maggiore fu l'insolubilizzazione prodotta dalla luce e nei bianchi il colore non è affatto trattenuto. Il principio è quindi identico alla fotocollografia.

Per l'inchiostratura si prende un po' di buon inchiostro da stampa, che si rammollisce con un po' di essenza di trementina, facendo un miscuglio ben uniforme. Con questo inchiostro, steso sopra un piano di marmo o un cristallo smerigliato, s'inchiostra un rullo di gelatina e con questo rullo s'inchiostra l'immagine. Regolando la durezza dell'inchiostro e la manualità dell'inchiostramento si ottengono ottime immagini che si presentano come stampe assai artistiche. Oltrechè, col variare la manualità dell'inchiostramento (lento o rapido, premendo poco o molto) si possono modificare pure i risultati con ritocchi locali col pennello, togliendo o aggiungendo qualche dettaglio. Se il risultato finale non soddisfa, si può ricominciare daccapo, pulendo prima la superficie con essenza di trementina e ripetendo l'inchiostratura dopo avere ancora bagnata la copia se del caso.

Questo metodo, pur fondandosi sopra principî noti, è nuovo per se stesso e credo meriti tutta l'attenzione dei dilettanti, che potranno produrre con esso in modo economicissimo effetti nuovi, interessanti e immagini di assoluta stabilità.

L'auto-copiatore a riflessione della ditta Lamperti e Garbagnati. — Questo nuovo apparecchio destinato alla stampa rapida al bromuro, è uno dei più pratici esistenti, e nel suo prezzo accessibile anche alle borse dei modesti dilettanti. E' rappresentato nella figura a pagina seguente.

Esso componesi di una cassetta quadrangolare divisa internamente in due scomparti; quello destinato alla sorgente luminosa (lampada a petrolio, becco a gas, lampadina elettrica ecc.), munito di fumaiuolo, e quello contenente i dispositivi di copiatura propriamente detta e cioè un torchietto orizzontale con forte cristallo sotto il quale una incanalatura ad *hoc* è destinata a ricevere qualsiasi degradatore, sagoma, ecc.

Uno specchio inclinato ad un angolo di 45 gradi riceve, attraverso apposito vetro smerigliato, la luce della sorgente illuminante e la riflette in alto sotto al torchietto.

Facendo oscillare la manovella posta al lato dell'apparecchio, la quale è collegata con apposito otturatore a tendina, si ottiene la luce rossa durante l'applicazione della carta sensibile sulla lastra e la luce bianca per la tiratura.

In ambe le pareti laterali dell'apparecchio sono aperti due finestrini a luce rossa che servono per l'illuminazione del laboratorio.

Il funzionamento generale dell'apparecchio è semplicissimo e alla portata di tutti. Con questo si ottengono almeno 200 copie all'ora.

La Ditta ne fabbrica anche un altro tipo molto più grande per professionisti, che serve per la stampa rapida al bromuro sino al formato 30 × 40.

Apparecchio fotografico auto copiatore.

Questo ingegnoso apparecchio che la Ditta chiama *copiatore elettrico di fotografie* ha una ben studiata illuminazione elettrica, e riduce al minimo il lavoro manuale, cosicchè si possono tirare sino a 400 copie all'ora.

Prof. RODOLFO NAMIAS.

Una innovazione nel concorso della Società Kodak pel 1905. — Il Concorso è diviso in due sezioni generali: *Concorso libero* e *Concorso riservato ai principianti*, e questi pure saranno a lor volta debitamente suddivisi.

Alla classe " libera „ può concorrere qualunque dilettante che segua le condizioni specificate.

La classe " riservata ai principianti „ è aperta solo ai dilettanti che non hanno mai vinto un premio ad alcun Concorso fotografico; e la classe dei principianti è aperta solo a quelli che non sono mai stati vincitori, il dilettante che ambisce qualche cosa di più, potrà concorrere ad ambedue le classi ma non coi medesimi soggetti.

Chiedere programmi alla Società Kodak, via Vittore Pisani, 10, Milano.

Cartelli indicatori

Nuove offerte.

Municipio di Castelfranco	L.	50	N.	5
Sezione di Besozzo	„	20	„	1
Mongini e Morganti consoli di Legnano	„	20	„	2
Municipio di Feltre	„	10	„	1
Attilio Piaggio di Callao	„	10	„	1
Offerte precedenti	„	15 610	„	1172
Totale	L.	15 720	L.	1182

Concorso per la compilazione di un manuale pratico da uso degli stradini.

Rammentiamo che col 31 di maggio scade il termine utile per la presentazione dei lavori nel *Concorso per la compilazione di un manuale pratico ad uso degli stradini*, di cui demmo già ampie notizie.

Ricordiamo che i premi offerti ascendono in totale a L. 1600 oltre numerose medaglie d'argento.

Il termine fissato è assolutamente improrogabile.

Chi desidera maggiori notizie si rivolga alla Direzione del Touring.

SEZIONE STRADE

Che cosa sarà la Mostra stradale all'Esposizione di Milano del 1906.

Nella chiusa di un primo articolo su questo argomento, pubblicato nella puntata di marzo, dopo avere ricordato il modo con cui si erano esplicate precedenti mostre stradali, annunciavo che a Milano si stava studiando di risolvere il problema di rendere l'esposizione della viabilità utile ed interessante e, pur facendo tesoro del passato, con esplicazione nuova e geniale.

Sono ora in grado di dare le linee generali del programma ideato, che è bene sia reso noto e divulgato in tempo per norma delle amministrazioni, ditte industriali e dei privati che vorranno concorrere.

E' fatto constatato che specialmente nelle esposizioni collettive la maggioranza del pubblico non ha nè tempo nè volontà di compulsare relazioni, sfogliare *albums*, esaminare tabelle; se si vuole quindi che esso s'interessi ad un dato argomento, conviene mettergli sott'occhio in modo immediatamente tangibile tutto quello su cui s'intende richiamare la sua attenzione, e possibilmente rivestirlo di forme attraenti ed estetiche.

Confessiamo pure che il problema non è facile, trattandosi di un argomento alquanto arido, come le strade; pur tuttavia la soluzione studiata in base all'esposto concetto è delle più promettenti per un esito felicissimo.

A nord della Piazza d'Armi, in una strada che corre da est ad ovest nei pressi del salone del ciclo e dell'automobile, avanti la mostra di agraria ed al padiglione destinato ai pompieri, non lungi da quella via del Cairo, che si dice sarà uno dei *clou* dell'esposizione, sorgerà la mostra stradale e si impianterà la strada, che per intenderci, chiamerò *sperimentale*. In essa si avvicenderanno in altrettante piccole tratte tutti i tipi più importanti delle pavimentazioni di strade urbane e suburbane.

In quelle tratte, come risulta dalla nostra illustrazione, noi vedremo applicati pavimenti di legno con tutte le loro varietà di essenze dure e tenere, trattate con materie diverse per la loro conservazione (creosoto, bitumi, ecc.) pavimento di asfalto in tutte le sue forme, unito a piastrelle grandi e piccole, ecc., pavimenti di pietra con tutte le varietà dipendenti dalle cave impiegate, dalla forma dei blocchi, dal modo di messa in opera, ecc., pavimenti a *macadam* ottenuti colla compressione meccanica dei rulli a vapore, coi sistemi comuni, saggi di *macadam* trattati col catrame, colle vestumite, col fix ed altri simili prodotti per eliminare la polvere; anzi è probabile che di tutta questa parte tendente a diminuire il flagello della polvere sulle strade, si faccia, coll'aiuto delle leghe contro la polvere, un'interessante rassegna dei varî mezzi impiegati e dei risultati fin qui ottenuti.

Nè mancheranno, è a sperarsi, campioni dei tipi più moderni ed originali di pavimentazione, come ad esempio quella in vetro, in sughero e persino in carta.

Questa strada sperimentale, che avrà una larghezza di carreggiata di m. 8 e marciapiedi di m. 3, sarà naturalmente dotata di tutti gli annessi e connessi indispensabili ad una via, tanto più quando la si presenta come modello. Vi saranno perciò le cunette, le bocchette per l'acqua potabile, per la fognatura e tutto quanto insomma occorre per il servizio superficiale e del sottosuolo.

Anche per le opere d'arte sarà possibile fare qualche cosa, e cioè esempi di sifoni, acquedottini, ecc.; si vocifera persino che vi sia richiesta da parte di una ditta, per la costruzione di un ponte in cemento armato da collocarsi in un punto adatto ove si verifica un avvallamento naturale del terreno.

Il pubblico però che percorrerà la strada sperimentale molto probabilmente non si accorgerebbe troppo di questa fantasmagoria di pavimentazione avvicendantesi sotto ai suoi piedi, nè, pur rilevandola, potrebbe rendersi conto esatto delle varietà delle strutture. Ciò invece apparirà nel modo il più chiaro da sezioni al vero che su un lato della strada saranno disposte corrispondentemente ad ogni tipo di pavimento.

Queste sezioni in rilievo metteranno in evidenza la intima struttura della strada; e cioè tanto lo strato superficiale, quanto la fondazione e le opere del sottosuolo. Si ventila pure l'idea di rappresentare al vero la sezione tipo di una strada moderna urbana con tutti i servizi che hanno sede nel sottosuolo, e cioè i canali per fognatura, per scarico di acque, per acqua potabile, gas, energia elettrica, ecc., in modo da dare una visione chiara di tutta quella multiforme arte costruttoria sotterranea che col moltiplicarsi dei servizi pubblici si sviluppa nel sottosuolo e di cui il pubblico non ha la più piccola idea.

Questo sistema avrà il vantaggio di istruire il pubblico su un nuovo argomento poco noto, di mostrarne tutta la importanza e di mettere le Ditte espositrici in condizioni di far rilevare i vantaggi dei loro sistemi.

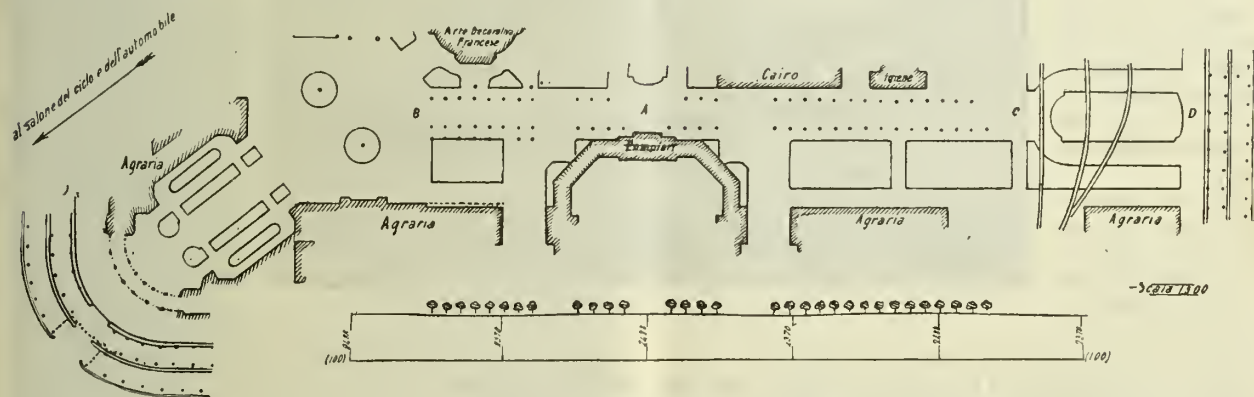
Non basta però che la strada sia interessante, bisogna anche renderla bella; si è quindi anche pensato al lato carri per le immondizie, ecc., insomma tutto quanto in questa materia ho già descritto in mio precedente articolo.

Accanto a questa galleria, in un'apposita tettoia ed in parte allo scoperto, troveranno posto campionari di materiali di pavimentazione di ogni genere. Specialmente interessanti dovrebbero riuscire quelli delle pietre provenienti dalle varie cave, ed ho anzi a questo proposito inteso parlare di una Ditta che avrebbe intenzione di riprodurre al vero una porzione di cava.

Nella galleria per la parte tecnico-amministrativa, dovranno specialmente emergere le amministrazioni pubbliche.

Il governo dovrebbe ripresentare aggiornate quelle pubblicazioni sulla viabilità che hanno già figurato con onore in precedenti esposizioni.

Le amministrazioni provinciali dovrebbero presentare elementi sufficienti per dare un'idea esatta del come sono organizzati questi servizi nelle varie provincie d'Itàlia, e ciò mediante relazioni, disegni, e soprattutto non dimenticando le carte stradali e l'uso abbondante di quei grafici di cui ho parlato nel precedente articolo a proposito della mostra dei dipartimenti della Francia all'esposizione di Parigi nel 1900, che danno a colpo d'occhio specialmente la parte statistica.

Non molte cose, ma quelle poche concludenti ed appariscenti.

La strada *sperimentale* e la mostra stradale all'Esposizione del 1906.

estetico, e questa parte decorativa sarà fatta a mezzo degli accessori della via, e cioè dei fanali per i vari sistemi di illuminazione, delle fontanelle pubbliche, dei chioschi pei vari usi e cioè di decenza, pubblicità, ecc., di pali portafili, mensole, panchine per sedere, ecc. In tutti questi accessori della strada potrà sbizzarrirsi a suo talento la fantasia o ispirata alla splendida arte del passato Rinascimento e del Cinquecento, esplicantesi nelle meravigliose ed eleganti fogge del ferro battuto, oppure alle originali e bizzarre forme dell'arte decorativa moderna.

La strada sperimentale metterà capo ad una linea ferroviaria su cui parlasi di impiantare un passaggio a livello modello, con apparecchi di segnalazione, ecc. Su essa poi, durante il periodo dell'esposizione, potranno aver luogo esperienze pratiche di meccanica stradale, mettendo in azione scoticatori di massicciate (le macchine cioè che lavorano le massicciate vecchie per renderle atte a ricevere quelle nuove), rulli a vapore, scopatrici, inaffiatrici, ecc.

Ed è là in fondo della strada, presso il passaggio a livello, come è indicato nella nostra illustrazione, che avranno sede da un lato la galleria e tettoia per le macchine, per tutti i servizi stradali, e dall'altro lato il padiglione per la parte tecnico-amministrativa della manutenzione della viabilità.

Nella prima troveranno luogo tutti i tipi più moderni delle macchine addette ai vari usi dei servizi stradali. Vedremo così compressori a vapore', scoticatori *con asseur* (macchine per rompere le pietre), vagli, macchine per le prove dei materiali, ecc., e vedremo scopatrici, inaffiatrici,

I municipi hanno poi modo di manifestarsi, dimostrando come provvedano a tutti i servizi pubblici che si collegano colla viabilità. Ed anche qui è a raccomandarsi di non mandare del materiale ingombrante, ma bensì di cercare di mettere in evidenza la parte più nuova ed originale con cui si applicano tali servizi.

E se, come è a sperarsi da pratiche ben avviate, vi sarà largo concorso in tutta questa materia anche di nazioni straniere, ben può affermarsi che grandissimo sarà l'ammaestramento che sorgerà per tutte le amministrazioni pubbliche da questa gara nel presentare il modo di funzionare di uno di quei servizi che ben si può dire rappresenti il grado di civiltà di un popolo.

Io ho dato a grandi tratti l'abbozzo di quello che dovrebbe essere l'esposizione per le strade; ma affinchè questo schizzo possa perfezionarsi e convertirsi nel miglior modo nella realtà di un ben riuscito disegno, è necessario che fin d'ora quanti hanno in animo di concorrere si decidano e mandino al più presto la loro domanda. Per le amministrazioni è una splendida occasione per dimostrare come provvedono ai servizi loro affidati dalla legge, se e come si tengono al corrente dei progressi in questo ramo; di più sarà un campo utilissimo di mutuo ammaestramento.

Animo adunque; possa all'ardita e geniale iniziativa corrispondere da parte delle amministrazioni e degli industriali quello slancio e quelle sollecitudini che sono i primi e più importanti fattori del successo.

Torino, aprile 1905.

Ing. MASSIMO TEDESCHI

LE FESTE DEGLI ALBERI

Quando l'on. Guido Baccelli istituì la festa degli alberi (la quale, come tutte le cose belle e geniali, trovò vivaci opposizioni, veramente strane ed inesplicabili) s'era proposto uno scopo grandioso ed altamente patriottico: divulgare l'amore agli alberi, concorrere a rendere meno delittuoso e rovinoso il diboscamento, far rifiorire la silvicoltura, ridar vita ai boschi che sono (o dovrebbero essere!) il salvadaio di tanti comuni d'Italia.

Tale scopo fu raggiunto? Non vorremmo garantirlo; e ci rincresce che ci manchi lo spazio per dire come e perchè la silvicultura italiana abbia ritratto, dalle feste degli alberi, uno scarso aiuto.

L'onor. Baccelli però (come un cacciatore che miri ad una starna ed uccida una beccaccia) raggiunse colla sua istituzione, forse senza averci pensato, un altro scopo: contribuì grandemente al rifiorire e ringagliardire del turismo popolare nelle sue più svariate manifestazioni.

La festa degli alberi del 9 aprile.

Anche fra i direttori di scuole primarie e secondarie ce ne sono di quelli (e Dio volesse che fossero molti!) i quali capiscono che una bella gita, bene organizzata e diretta, senza imprudenze come senza pedanterie, serve all'anima ed al corpo degli scolari più che due settimane di scuola e più che quattro di palestra; anche i dirigenti le società ginnastiche si vanno persuadendo (un po' adagio!) che l'aria dei colli e dei monti, e le salite alpine, sono preferibili all'aria mefitica e polverosa delle palestre e alle piroette sul trave d'appoggio o sul cavallo di legno.

Di tutto ciò sono sempre state persuase le società di escursionisti, e fra esse tutte quelle che sono collegate nella Federazione Prealpina di Milano; ed ogni anno due o tre o quattro di tali società organizzano *feste degli alberi*, nelle quali gli alberi pianiati si riducono magari a due o meno, ma che servono di ottimo pretesto per tirare sui monti due migliaia o più di persone.

Di tali feste se ne ebbero, nello scorso aprile, due: una al Monte Barro, organizzata dalla Società Alpina Operaia Antonio Stoppani di Lecco, l'altra alle basi della Grigna meridionale o Grignetta, organizzata dalla Società Escursionisti Milanesi.

Quest'ultima il 9 ottobre 1899 inaugurò alle falde di quel monte, a m. 1230 d'altezza, una capanna che diventò la Mecca di tutti gli alpinisti in erba, di quelli in fiore, di quelli dei quali è già passata la stagione; e riuscì così ad essere un possente e continuo propulsore di alpinismo popolare.

Capanna Escursionisti Milanesi.

Inaugurazione del vessillo degli Escursionisti Milanesi.

Quei bravi giovanotti, dopo avere eretta quella capanna raccogliendo i fondi a soldo a soldo, dopo

averla ingrandita due volte con enormi sacrifici, la amano con tutto il loro entusiasmo, la vogliono vedere e rivedere di continuo; e, dopo aver lavorato tutta la settimana, il sabato sera, o in ferrovia od in bicicletta, volano a Lecco od a Mandello o ad Abbadia, e su per le varie viuzze e sentieruoli, tutti ripidi ma tutti buoni che conducono alla capanna amata: su per la Valgrande, o per la strada dell'Angiolin, o per il Roccolo di Don Valente, o per la Valle Calolden, o per San Martino e la Bocchetta di Val Verde, o per Crebbio e l'Alpe Corte; e giunti alla Capanna diletta, e dopo un conveniente riposo, via di nuovo: o per il Coltignone, o per i Corni del Nibbio, o per il Canalone Porta, o per la Cresta Segantini, o per i Torrioni Magnaghi, o per la Cima della Grignetta.

Canalone Porta.

Dite la verità: se tutta la gioventù italiana passasse le domeniche in divertimenti così virili, e che sollevano le menti ed i corpi, l'Italia non sarebbe una nazione meno poltrona e più forte?

Nella loro festa del 9 aprile, gli Escursionisti Milanesi inaugurarono anche il loro vessillo; e poichè esso era il rappresentante non di sole speranze ma anche di fatti compiuti, non di soli propositi ma anche di vittorie riportate, così esso appena nato si vide già decorato da quattro medaglie: una presentata dal prof. Vigilio Inama (vecchio alpinista e vecchio garibaldino, ma sempre giovane di mente e di gamba) a nome della Società degli Alpinisti Tridentini, sotto la cui egida, con pensiero squisitamente patriottico era stata posta la inaugurazione del vessillo; la seconda (veramente splendida) dalla signora Amelia Cavaleri Mazzucchetti (la benemerita propagandista e duce dell'alpinismo femminile) che del vessillo era la madrina; e la terza e quarta da un nostro amico, a nome della Federazione Prealpina e del Touring, che si è procurato l'onorevole piacere di esprimere le sue simpatie per un sodalizio benemerito del turismo

Corni del Nibbio.

sano e vigoroso. Tutte quelle medaglie furono prese in consegna dal dottor Ezio Baroni, che fa un'attiva propaganda per mandar tutti in montagna, garantendo che sino a quando si va in montagna non si ammala mai.

Vorremmo ricordare le squadre organizzate che salirono alla Grignetta; ma come si fa? Non possiamo però dimenticare le forti e gentili ragazzini e giovinette della Mediolanum femminile e della Insubria (le due società ginnastiche femminili aggregate alla Federazione Prealpina), i giovanetti del Collegio Volta di Lecco colla loro instancabile fanfara, ed i demonietti soliti coi vessilli dei Piccoli Escursionisti.

La Escursionisti (che conta fra i suoi soci buone gambe e buone penne) ha pubblicato per la circostanza un ottimo numero unico, che non è una raccolta di ciarle, ma una vera guidina per salire, per varie vie, alla Capanna, e per spiccare da questa il volo a più alti orizzonti.

A questo proposito vogliamo qui ricordare che il Touring intraprenderà presto, come ha promesso, la pubblicazione degli opuscolini, ciascuno dei quali comprenderà l' *itinerario-segnavia* di qualche monte di facile accesso.

Tali opuscolini saranno redatti tutti da quei soci della Federazione Prealpina, che hanno eseguito sul relativo monte il segnavia.

Cresta Segantini.

Le fotografie per queste pagine ci furono favorite dal signor Cesare Donetta (dilettante) e dai signori Protti e Zanini, fotografi (corso P. Vittoria, 50), ai quali presentiamo i nostri ringraziamenti.

LE LINEE D'ACCESSO AL SEMPIONE.

Le Guide del Touring

Abbiamo accennato nel numero precedente alla *Relazione finale* pubblicata dal *Comitato Italiano pel valico ferro-Piano del Sempione,* che aveva per presidente il conte Giberto Borromeo e per segretario il cav. Ettore Mola; e rimandiamo a quella relazione chi voglia sapere quanti sforzi e quanti lavori furono necessarî per far sì che l'Italia all'apertura della Galleria del Sempione, avesse pronte le linee d'accesso ad essa; e tali linee sono infatti pronte o quasi.

Basilica di Superga

Pronta già era da un pezzo la linea Milano-Gallarate-Arona, la quale traversa una plaga poco interessante forse dal punto di vista pittoresco, ma interessantissima sotto quello industriale (opifici di Rho, Parabiago, Legnano, Busto, Gallarate, Somma) e storico (battaglia di Parabiago, battaglia di Legnano, passaggio del Ticino compiuto da Garibaldi, ecc.)

La linea da Torino ad Arona era pronta da un pezzo sino a Santhià; e venne costrutta una nuova linea traverso le pianure ricche di risaie e le colline vestite di vigneti dell'Alto Novarese.

Tale linea, che tocca Romagnano Sesia (ove è la nota cartiera Vonwiller) s'è dovuta intanto fermare a Borgomanero, in causa delle straordinarie ed impreviste difficoltà incontrate nella costruzione della Galleria di Gattico.

San Carlone d' Arona.

Da Arona una linea tutta e completamente nuova (inaugurata nello scorso gennaio) corre prima lungo il Lago Maggiore (sempre ad una ventina di metri sopra il livello di esso, in modo da offrire una splendida vista sulla parte più bella [del Verbano e sulle Isole Borromee), traversa quindi il bacino inferiore e medio della Toce, nel quale vengono ad unirsi a ventaglio tutte le valli ossolane, e si interna infine nella rocciosa ed angusta valle della Diveria (traversata dalla strada napoleonica che va al Sempione) per continuare poi nella gigantesca galleria.

Il Touring ha voluto contribuire alle feste per l'apertura del Sempione, pubblicando le guide delle dette linee, e cioè le guide delle linee:

1. **Milano-Gallarate-Arona.**
2. **Torino-Santhià-Arona.**
3. **Arona-Domodossola-Isella.**

Ingresso alla Galleria del Sempione.

Ogni guida è chiusa in elegante copertina (diversa da quella usata per i tre primi gruppi di guide ferroviarie a policromia; è adorna di una trentina di vignette (rappresentanti i principali monumenti che si vedono dalla ferrovia, ed i personaggi più illustri dei quali si parla) delle quali diamo un piccolo saggio in questa pagina, ed è fornita d'una nitida cartina geografica a colori, espressamente eseguita dal R. Istituto Geografico Militare.

Ogni guida costa cen. 50. L'intero gruppo delle tre guide per i soci del Touring costa LIRE UNA (prezzi senza sconto). Le tre guide saranno pronte nei primi giorni di maggio. Chi le desidera si affretti adunque a inviare commissione e vaglia al Touring, Monte Napoleone N. 14, Milano. Sono sempre in vendita i tre primi gruppi di Guide ferroviarie del Touring: I. Milano-Torino; Milano-Verona; Milano-Bologna. — II. Milano-Genova; Genova-Spezia; Genova-Ventimiglia. — III. Verona-Venezia; Venezia-Bologna; Bologna-Firenze. — Ogni guida cent. 50; un intero gruppo LIRE UNA. (Prezzi senza sconto).

Monumento Umberto I a Stresa.

Camere igieniche d'albergo all' Esposizione di Milano del 1906

Come abbiamo più volte avvertito, alla Esposizione di Milano del 1906 il Touring organizzerà una mostra di camere d'albergo, di tre tipi: di lusso, di medio lusso, modeste: ma tutte e tre rispondenti alle regole della comodità e dell' igiene.

Camera da letto tipo A.

Tal concorso venne già fatto, nello scorso dicembre, al Salon di Parigi, per iniziativa dell'Automobile Club de France; ed è appunto dalle 24 splendide tavole pubblicate in quella occasione dall'editore Charles Schmid che togliamo i saggi offerti in queste pagine.

Secondo quel concorso, la camera tipo A (alla quale dovevano essere uniti il gabinetto di *toilette* ed il *water-closets*), senza essere ingombra di lusso inutile, doveva avere uno speciale carattere d'eleganza, con tutte le comodità richieste da una ricca clientela. L'altezza della stanza doveva essere di 4 m., la base di 6 per 7; il gabinetto di *toilette* di 4 per 6; la ritirata di 2 per 3. Riscaldamento a vapore; ventilatori meccanici; caminetto; illuminazione e sonerie elettriche; apparecchi telefonici; costantemente acqua fredda e calda servita da rubinetti.

La camera tipo B doveva essere alta m. 3,60; base 5 per 6; *toilette* 2 per 5; ritirata 1,50 per 2,50. In essa era tollerata anche l'illuminazione a gas.

La camera tipo C è, in fondo, la più importante. Essa s' intende destinata ad alberghi modesti, in località nelle quali il viaggiatore non può pretendere alle più moderne raffinatezze, ma esige però proprietà, comodità, pulizia. L'altezza sarà di m. 3,20; la base di m. 3,50 per 5; la ritirata di m. 1 per 2. La *toilette* sarà nella camera stessa. Tutti i mobili devono essere semplici, economici.

Come si vede da questo programma, alla mostra che sarà organizzata dal Touring potranno concorrere tanto gli albergatori, per offrire un modello delle stanze già in servizio nei loro alberghi, quanto i fornitori, per dimostrare che cosa sarebbero capaci di offrire ai loro clienti albergatori; e, come è naturale, ogni camera può essere

Gabinetto da toilette tipo A

una specie di mostra collettiva, per la quale possono accordarsi i tappezzieri, fabbricatori di mobili, di apparecchi d'illuminazione e riscaldamento, di articoli per *toilette* e *water-closets*.

Presentare ai nostri albergatori vari tipi di *camere d'albergo*, che corrispondano nel miglior modo alle moderne esigenze dell' igiene e del *comfort*, nell' intento che essi possano trovarsi facilmente in grado di ben conoscere e quindi di prevenire i desiderî dei viaggiatori col rendere più comodi e salubri i loro locali: ecco lo scopo precipuo di questa mostra speciale, la cui organizzazione all' Esposizione di di Milano del 1906 venne affidata al Touring.

Camera da letto tipo B.

E perchè gli esempî siano veramente pratici ed efficaci, tali cioè da invogliare i signori proprietari di alberghi all' introduzione di tutte quelle migliorie che i loro vecchi edifici consentono, od a seguire le direttive proposte nelle nuove costruzioni, occorre saper dimostare che ciò non richiede sacrificio inadeguato, occorre cioè conciliare razionalmente l'adozione dei più moderni sistemi colla minor spesa possibile.

Camera da letto tipo C.

Semplicità di decorazioni e di addobbi (evitando tutto quanto appaia improntato ad eccessiva appariscenza o l'espressione d'un gusto fantastico, d'un transitorio capriccio della moda), solidità e praticità nel mobiglio e nei singoli accessorî, costituiranno le caratteristiche principali delle camere esposte, le quali, si ripete, devono essere anzitutto e sopratutto *comode* ed *igieniche*. In questi locali deve essere non solo possibile, ma facile, la più scrupolosa pulizia, e di conseguenza si eviterà tutto quanto la può ostacolare. La sobrietà degli addobbi non deve però andar disgiunta da quella fine eleganza che scaturisce dalla corretta armonia degli elementi decorativi, e la scelta delle tinte, così delle pareti e soffitto come dei mobili, sarà opportunamente intesa ad attribuire agli ambienti una nota gaia, evitando in tal modo che dalla richiesta semplicità derivi la impressione meno grata di eccessiva pesantezza e severità. La mostra che il Touring organizza nel 1906, comprenderà l'impianto completo di tre tipi di stanze coi relativi accessorî. Sarà in facoltà degli espositori di presentare tanto l'insieme dei tre tipi, quanto ciascuno di essi separamente. — Saremo ben lieti di fornire altre spiegazioni a chi ce ne richiedesse nell'intento di concorrere alla mostra del 1906.

Per il concorso dei forestieri

Il movimento dei forestieri e l'Esposizione di Milano del 1906.

L'Associazione Nazionale pel Movimento dei Forestieri ha chiesto al Comitato esecutivo dell'Esposizione di Milano che una speciale Sezione sia dedicata a mettere in evidenza i progressi ed i miglioramenti conseguiti nel nostro paese nei pubblici servizi e nelle industrie che hanno attinenza col movimento dei viaggiatori, e specialmente quelli realizzatisi nei vari campi della pubblica igiene.

Non vi è dubbio che riescirà assai importante per accreditare il nostro paese e per sconfessare le interessate malignazioni che spesso vengono profuse in alcuni giornali stranieri, dimostrare i vantaggi ottenuti in Italia nella pubblica igiene, nei servizi pubblici a ciò attinenti, nell'igiene delle abitazioni, in quella delle fabbriche, delle industrie e dei trasporti.

A questa interessante Esposizione, la quale servirà anche di sprone a sempre maggiori conquiste ed applicazioni in questo campo di così grande interesse pubblico, accorderanno il loro efficace concorso così la Direzione Generale della Sanità come le principali amministrazioni comunali.

Per far accorrere e trattenere in una località i forestieri, non basta migliorare gli alberghi, ma occorre anche migliorare i paesi nei quali gli alberghi sorgono.

Non sappiamo se l'Associazione prelodata conosca l'iniziativa presa dal Touring (e per la quale si è già molto lavorato) per una esposizione di camere igieniche.

Comitato pel movimento dei forestieri a Bologna e sull'Apennino bolognese.

Presso il Consolato di Bologna del Touring Club Italiano ebbe luogo l'adunanza del Comitato di Bologna per il concorso dei forestieri, affine di stabilire il programma preciso che il Comitato dovrà avere per compiere opera decorosa ed utile alla città ed ai paesi dell'Apennino.

Preso nota delle adesioni pervenute dalle autorità, dagli enti e da quasi tutti i comuni, nonchè del concorso promesso dall'Associazione, si approvò definitivamente il regolamento-statuto, col quale si decide che il Comitato dovrà dedicarsi:

a) alla illustrazione e conservazione delle bellezze naturali ed artistiche;

b) al miglioramento della viabilità, dei trasporti e del comfort generale;

c) a render maggiormente noti i luoghi di cure climatiche e termali;

d) a far conoscere sempre più i prodotti dell'agricoltura locale;

e) a favorire manifestazioni dell'industria, dell'arte, del commercio, dello sport, sviluppando o coordinando iniziative tendenti allo scopo prefisso.

L'azione del Comitato si svolgerà d'accordo colle altre società cittadine ed intanto il Comitato, confidando di poter presto iniziare importante lavoro, invierà a Roma dispositivi dei monumenti bolognesi per le proiezioni, che verranno fatte nei teatri, continuerà la distribuzione gratuita delle guide illustrate e le pratiche colle agenzie, perchè la nostra città sia compresa negli itinerari di viaggio.

Venne quindi riconfermato il Comitato direttivo, che è per ora presieduto dal cav. Carlo Sandoni, console del Touring.

Il Touring ha posto a disposizione del Comitato le organizzazioni, i locali e quindi presso la sede del T. C. I. si ricevono le adesioni e si danno schiarimenti.

Alberghi.

Carpi (Modena). — Si è inaugurato l'Hôtel Carpi, nuovo albergo-ristorante fornito di tutto il *comfort* moderno: luce elettrica, riscaldamento a termosifone, distribuzione d'acqua, ecc. Ne è proprietario il signor Francesco Frignani. L'albergo è affiliato al Touring.

Per un grande albergo a Messina. — A quel consiglio comunale, nell'ultima seduta, il sindaco ripigliando il compromesso già stipulato dalla precedente amministrazione coi signori Joung e Phifler, per la costruzione di un grande albergo, annunziò che vi ha portato delle notevoli migliorie ed ha convenuto con gli stessi un concordato, di cui ecco le linee principali: concessione di mq. 5330 sulla piazza Vittoria per la costruzione di un edificio ad uso di albergo di prim'ordine, capace di non meno 200 stanze. Pagamento a favore del Comune di un canone annuo di L. 500. Il Comune accorda le seguenti facilitazioni: concessione gratuita per 10 anni di mc. 300 d'acqua al giorno, esonero dal pagamento del dazio comunale sui mobili inservienti al primo arredamento; la costruzione dell'albergo deve essere compiuta nel periodo di due anni dalla stipulazione del contratto; il Municipio si obbliga di sistemare le strade adiacenti all'albergo; entro sei mesi dall'approvazione del contratto i signori Joung e Phiffer verseranno la cauzione di L. 50 000.

Sul Monte Crea nel Monferrato, presso il celebre santuario, venne riaperto il 16 aprile il ristorante con alloggio, di cui ha assunto l'affitto il signor Antonio Bernasconi.

Verona.

La Società Pro Verona (dei cui nobili intenti ed opera proficua abbiamo parlato nella *Rivista* di maggio dell'anno scorso) ha pubblicato recentemente un cartello-*réclame*. A questo serve da cornice la divisione del celebre trittico del Mantegna, che si ammira a San Zeno. Nelle partizioni il pittore Viscardo Carton ha sintetizzato la città e la provincia nelle sue bellezze più notevoli: nella parte superiore, nel mezzo il giardino Giusti e due figure che figurano l'arte e la storia; di sotto il Lago di Garda con Malcesine e coi monti del Trentino; a sinistra, al di sopra le arche degli Scaligeri e al disotto la famosa Basilica di San Zeno; a destra, al di sopra l'Arena e al di sotto la tomba di Giulietta e Romeo. Sui basamenti delle colonne della cornice sono ricordati gli architetti e pittori dei quali si ammirano a Verona le opere.

Salone Club Automobilistico di Verona (1905).

Prendiamo questa occasione per segnalare l'ottimo esito della Esposizione turistica di Tombetta di Verona.

Feste Lariane.

A Como, nel prossimo agosto e settembre, per iniziativa d'un benemerito Comitato, avranno luogo numerose ed interessanti feste: concorso bandistico, esposizione nazionale di cartoline illustrate, concorso internazionale di ginnastica e scherma, gare di canottaggio, corso dei fiori, tiro a segno ecc. Quando il programma di queste feste, che si preannunciano grandiose, sarà completato, ne riparleremo.

AUTOMOBILISMO

La Züst 40 HP.

Le antiche e reputate officine meccaniche dell'ing. Roberto Züst di Intra, non hanno smentita la loro fama, quando con modernissimo intendimento, si sono dedicate all'industria dell'automobile, e le vetture Züst già alla loro prima apparizione sono state classificate dagli intelligenti tra le migliori in commercio.

La prima cosa che colpisce guardando ad esempio la Züst 40 HP, della quale diamo alcune fotografie, è la *linea*, elegante e sobria, quella che dà subito il carattere alla macchina e che denuncia una sicurezza di costruzione non troppo facile a riscontrarsi in altri tipi di *chassis*. La 40 HP Züst è una vettura che al tipo classico fondamentale della Mercedes accoppia felicemente l'eleganza alla leggerezza delle migliori marche francesi.

Ci spiace che la ristrettezza dello spazio non ci permetta di darc una descrizione ampia e dettagliata di questa geniale creazione delle officine di Intra, teniamo però a rilevare, specialmente dal lato turistico, la semplicità e la meravigliosa accessibilità di tutti gli organi.

Ogni parte della macchina è accuratamente studiata e disposta in modo da non imbarazzare, mentre le manovre ridotte al massimo della semplicità tolgono al conducente ogni preoccupazione.

L'accensione è a magneto per scintilla di rottura.

La carburazione è assolutamente automatica. La casa Züst è riuscita a risolvere questo importantissimo problema per mezzo di un principio di comando idraulico, il quale, benchè più tardi sia stato similmente inteso dalla Panhard, forma tuttora uno dei migliori brevetti della Züst.

L'olio di lubrificazione viene, sempre automaticamente, spinto nei cuscinetti a fortissima pressione: nulla quindi a temere per la congelazione dell'olio nei tubi o per altre cause di arresto nel deflusso regolare del lubrificante.

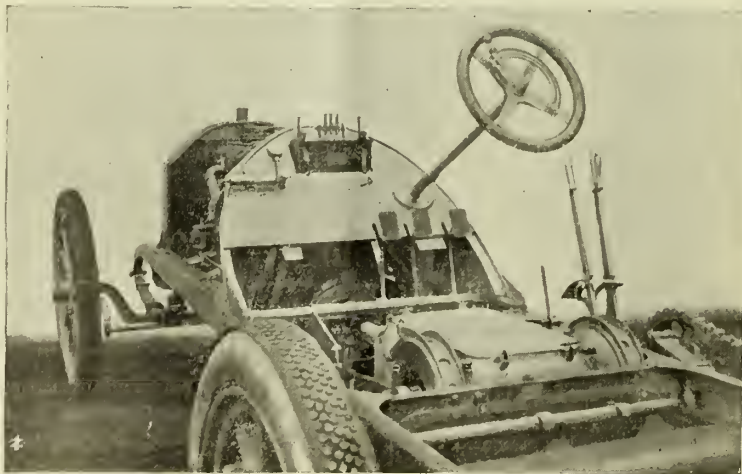
La direzione, non occorre dirlo, è sicuramente irrovesciabile, il che rende assai meno temibili lo scivolio e lo scoppio accidentale di un pneumatico. I freni sono robustissimi ed indipendenti: due, a pedale, agiscono sull'asse del differenziale e vengono raffreddati all'occorrenza da un getto d'acqua fornito da apposito recipiente; l'altro è a leva sui tamburi delle ruote, riparato completamente dalla polvere.

Il telaio, che costituisce uno dei pezzi più ammirati di questo *chassis*, è formato di una sola lamiera in acciaio stampato.

La frizione è metallica, tipo Mercedes, colla differenza che, pure essendo potentissima, offre una dolcezza e progressività as-

Züst 40 HP.

Motore Züst 40 HP.

Alto lato del motore 40 HP.

Chassis Züst 40 HP.

sai superiori a quello che si può ottenere con una frizione a cuoio usuale.

In conclusione una bella e buona vettura, già assai favorevolmente nota anche all'estero, e che fa davvero onore all'industria italiana.

Indirizzo: Ing. Roberto Züst, Intra (Lago Maggiore).

G.

Motociclette Laurin e Klément.

Nel numero di febbraio della *Rivista* già facemmo un breve accenno delle motociclette a quattro cilindri costrutte dalla casa Laurin e Klément; è necessario parlare un po' piu diffusamente di queste motociclette e degli altri tipi costrutti dalla stessa casa perchè assai interessanti.

Motore Laurin e Klément.

I tipi principali di motociclette costrutti dalla casa boema Laurin e Klément di Jungbunzlau sono ad un cilindro, a due cilindri ed a quattro cilindri.

Le motociclette con motore monocilindrico sono con raffreddamento ad aria e con raffreddamento ad acqua.

I motori ad un cilindro con raffreddamento ad aria sono con valvole di scappamento automatiche e con valvole di scappamento.

Il motore è verticale ed è munito di alette soltanto nella parte superiore, dove cioè ha luogo il massimo riscaldamento; esso non è messo nella parte centrale del telaio, ma nella parte anteriore, così che il telaio è appositamente costrutto in modo speciale, portando nella parte anteriore il tubo inferiore ricurvo a semicerchio per meglio fissare il *carter* del motore; nella parte posteriore invece trovasi un serbatoio per la benzina.

Motocicletta *Republic* con motore e raffreddadamento ad acqua.

L'accensione è a magnete: notevole è poi la disposizione di questo magnete: esso è capovolto ed è applicato direttamente alla parte inferiore del motore: il moto all'indotto è trasmesso direttamente dall'albero del motore per mezzo di una catena di trasmissione. Il sistema di anticipazione all'introduzione è molto semplice.

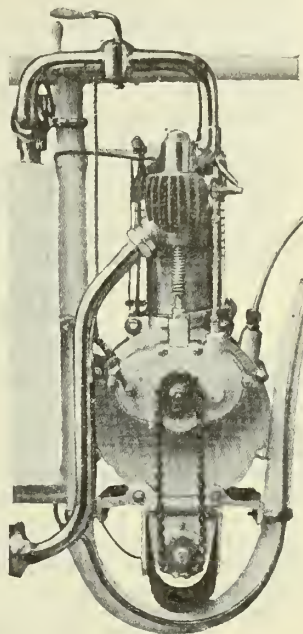
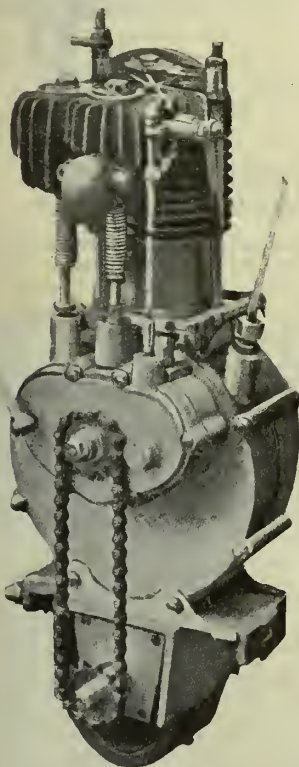
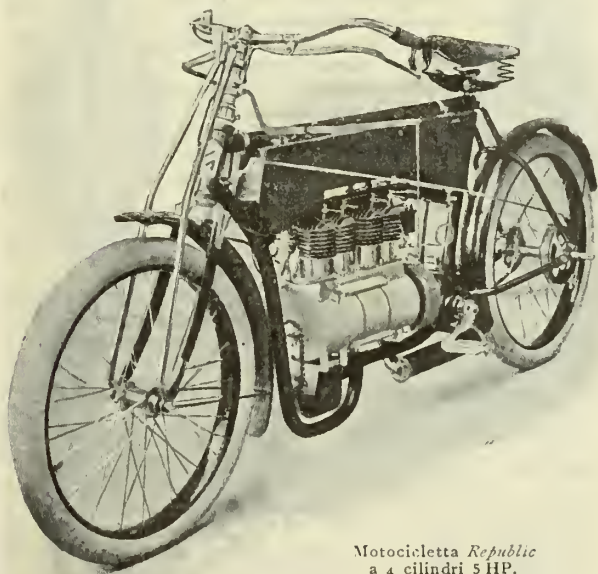
La trasmissione del moto dal motore alla ruota motrice è fatta con una cinghia rettangolare.

Siccome il motore è posto un po' in alto, così non si può trasmettere nel modo solito il moto dalla puleggia motrice alla puleggia della ruota senza dovere modificare la forma posteriore del telaio: perciò un po' prima della ruota posteriore trovasi una piccola puleggia che porta la cinghia e la tiene sempre tesa.

La lubrificazione è fatta a mezzo di una piccola pompa a mano che si fa azionare una volta ogni tanto.

Il telaio è munito di forcella anteriore elastica: questa forcella consta di una delle solite forcelle che non si attacca direttamente al mozzo della ruota posteriore ma che porta invece due cilindri nei quali azionano due molle a spirale unite ad un alberetto verticale fissato al mozzo anteriore.

Motore con valvole di scappamento automatiche.

Un freno molto potente e del tipo a nastro si può fare agire nella ruota posteriore per mezzo di una leva a mano.

Motocicletta *Republic* a 4 cilindri 5 HP.

Uno speciale silenziatore, munito di un lungo tubo rende perfettamente silenzioso il funzionamento del motore.

Le motociclette con motore monocilindrico ed a raffreddamento ad aria sono munite di motori aventi la potenza di 2-2 1/2 HP — di 2 3/4-3 HP — di 3 1/4-3 1/2 HP.

Le motociclette con motore monocilindrico verticale con raffreddamento ad acqua hanno motori della potenza di 3 1/4-3 1/2 HP. La circolazione dell'acqua di raffreddamento è ottenuta con il sistema a termosifone trovandosi il raf-

freddamento molto in alto, al di sopra del motore: il radiatore è del tipo ad alette e consiste in una serie di tubi avvolti attorno all'asta superiore della forcella anteriore.

Negli altri particolari non v'è nessuna differenza fra le motociclette con motori a raffreddamento ad acqua e quelle a raffreddamento ad aria.

Nelle motociclette con motori a due cilindri, questi ultimi sono disposti a V, cioè ad assi inclinati.

I motori hanno una potenza di 3 HP, di 3 1/2 - 4 HP e di 4 1/2 - 5 HP. Nei motori raffreddati con circolazione di acqua il radiatore è ancora a tubi con alette ed è disposto vicino al manubrio: questi ultimi motori hanno una potenza di 4 1/2 - 5 HP.

Le particolarità del motore a quattro cilindri si possono facilmente vedere dall'esame della figura a pag. 161.

Una specialità nelle costruzioni della casa Laurin e Klément si ha nelle motociclette per signora e nei suoi *tricar* con carrozzella accoppiata.

Candela Luthi.

Il nuovo tipo di candela ideato e costrutto dalla nota Casa è a campana e con asta in nikel puro.

La campana *A* è unita per mezzo di un'asta *B* ad un morsetto *F* al quale arriva il conduttore che viene dal rocchetto o dal magnete: questo conduttore viene fissato al morsetto *F* facendo abbassare il dado *G* che si può facilmente far ruotare essendo munito di una piccola leva.

La campana *A* e quindi l'asta è tenuta a posto per mezzo della molla a spirale *E*: l'isolamento fra l'asta *B* e la parte esterna della candela è ottenuto con un tubo di porcellana *D* per impedire che i gas possano passare fra la porcellana e la parte esterna della candela e quindi uscire dal cilindro, il cilindro in porcellana viene tenuto a posto e spinto verso il basso da un tubo a vite speciale e così la porcellana comprime un disco *C* in rame ed amianto: questa parte della candela funziona perciò da premistaffa: i gas poi non possono uscire passando tra l'asta *B* e la porcellana perchè l'asta è attirata verso l'alto della molla *E* ed è munita inferiormente da una piccola sporgenza che funziona da valvola. Il sistema a campana impedisce pi o qualsiasi pericolo di non scoccamento della scintilla.

Indirizzo: Bougie Luthi, 29 rue Brunel, Parigi.

Ing EFFREN MAGRINI.

Sospensione per automobili «Confortable».

Già avemmo occasione di parlare dell'utilità di una sospensione elastica per gli automobili: perciò ora ci limiteremo a descrivere questo nuovo tipo di sospensione.

L'apparecchio consta essenzialmente di un cilindro *A* in acciaio e di un cuscinetto *D* in bronzo ed avente una speciale costruzione.

Quando questo apparecchio entra in funzione, siccome l'asta *A* è fissata al telaio ed il cuscinetto *D* invece alla molla a balestra, così l'asta *A* tende a scorrere nel cuscinetto *D*.

Ora nel cuscinetto esistono le ganasce *A* che sono contenute fra il fondo conico *b* del cuscinetto e l'anello pureconico *a*: questo anello è premuto verso il basso della molla a spirale *M* che è regolabile per mezzo del dado *F* e del controdado *G*: per effetto di questa molla le ganasce *H* tendono ad abbassarsi e quindi spingono verso l'asta *A* e fanno da freno tanto nella discesa quanto nella ascesa di questa asta.

Applicando questo apparecchio alle ruote di un automobile sono evitate perciò tutte le scosse, perchè sono impediti i repentini movimenti delle molle a balestra.

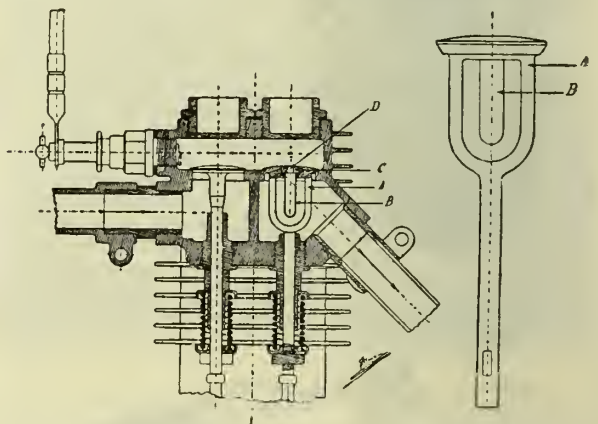
Indirizzo: Ditta W. Blanc et L. Parche Contstructeurs, 6 Avenue de Fontenex, Genéve (Suisse).

Ing. E. M.

Nuovo apparecchio per accensione motori "La Vestale".

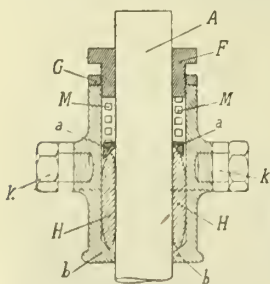
Questo nuovo sistema d'accensione è un felice ritorno all'antico tubetto incandescente dei motori ad esplosione, sistema che oggi non sarebbe più possibile per l'automobilismo per l'inconveniente di dover tenere sempre una lampada accesa all'esterno del motore.

L'accenditore automatico la «Vestale» è applicato alla valvola di scappamento nel modo seguente:

Il gambo della valvola di scarica in prossimità del suo disco è diviso a forcella come indica la lettera *A* del disegno. Il disco è munito di un foro centrale filettato perpendicolare al suo piano. Un tappo filettato *C* avente un forellino *D* assicura il tubetto *B* al suo posto.

Quando il motore funziona, i gas di scappamento, oltrepassata la valvola di scarica, investono il tubetto, lo riscaldano e lo mantengono ad elevata temperatura. Ne segue che mentre durante la fase di scarica l'interno del tubetto rimane pieno solamente di gas combusti, durante la fase di compressione successiva una piccola parte di miscela esplosiva viene spinta entro il tubetto comprimendo sul fondo di questo i gas combusti che vi si trovavano. Così avvenendo, la miscela esplosiva viene a lambire la superficie interna del tubetto incandescente, e quando la sua pressione ha raggiunto il valore che corrisponde all'accensione, quella piccola parte di miscela esplosiva si accende lanciando un dardo di fiamma attraverso il forellino *D* nella massa di miscela esplosiva, che occupa la camera di compressione del cilindro.

Da quanto si è detto, si comprende che questo sistema di accensione funziona quando il motore è avviato, senza l'aiuto di alcun apparecchio comandato dall'esterno; e si comprende che per l'avviamento può servire uno qualunque dei sistemi in uso.

Per evitare che quando il motore cammina a vuoto il tubetto abbia a raffreddarsi, come succederebbe colla rego-

lazione sullo scappamento, e quindi abbiano a mancare le accensioni quando si attacca il motore (nel qual caso l'apparecchio di accensione di avviamento potrebbe ritornare a funzionare per alcuni secondi), si può fare la regolazione del motore agendo sull'ammissione della miscela carburata. In questo modo ad ogni aspirazione penetra dentro al cilindro una certa quantità di miscela che dopo la successiva compressione esplode: così il tubetto rimane costantemente incandescente. Inoltre succederà che quando si strozza la luce di ammissione della miscela carburata, nel tubetto avremo una pressione minore dell'ordinaria ed otterremo automaticamente un certo ritardo all'accensione, che è appunto quanto si cerca di ottenere in tutti i motori. A mano a mano che si apre la luce di ammissione, la pressione finale di compressione cresce e l'esplosione sarà leggermente anticipata.

Questo sistema di accensione avrà probabilmente un buon avvenire se la pratica lo sanzionerà.

Indirizzo per la « Vestale »: Brevetto: Ducco Giovanni. - Concessionari: Ribetti e Colombatto. - Torino,

Mostra del Ciclo e dell'Automobile.

Milano — 11 maggio-1 giugno 1905.

I lavori ai Giardini Pubblici sono finiti; e quanti poterono visitarli lodano l'eleganza e la pratica disposizione dei locali. Dal primo maggio vi sono trasferiti gli uffici del Comitato.

* * *

Il Comitato della Mostra del ciclo e dell'automobile perchè rimanga memoria dell'avvenimento importante, e perchè intorno ad esso sia fatta la massima pubblicità, ha fatto stampare un artistico francobollo ed una cartolina riproducenti il cartello *réclame* dell'esposizione.

Il francobollo e la cartolina, che sono il ricordo di questa festa dell'industria che Milano prepara all'Italia, sono messi in vendita alle ditte, rappresentanze, uffici industriali e commerciali *al prezzo di L. 3,50 il primo per ogni migliaio, e di L. 2,50 la seconda ogni cento.*

* * *

Il brillante successo di questa Mostra internazionale può dirsi oramai completamente assicurato: 140 sono gli espositori inscritti, di cui una cinquantina dell'estero, tra gli industriali più noti. E come una prova della importanza e degli intenti pratici di questa nuova festa del lavoro, va giustamente notata anche la partecipazione del Ministero della Guerra.

Si sono aperti gli abbonamenti per l'entrata alla Mostra, e sarà comunicato il programma delle feste serali.

L'abbonamento costa L. 8; per i soci del Touring L. 5; con bicicletta L. 7; con motocicletta L. 10; con automobile L. 20 (in luogo di L. 10, 15, 25 rispettivamente).

Concorso internazionale di turismo.

Siamo lieti di poter riassumere il programma dell'importante *Concorso internazionale di turismo* che l'Automobile Club di Milano bandisce nei giorni 15, 16 e 17 maggio.

Le vetture concorrenti dovranno compiere uno dei tre circuiti seguenti:

1° Circuito: Milano, Pieve-Pelago, Firenze, Arezzo, Roma, Viterbo, Firenze, Bologna, Ferrara, Padova, Brescia, Crema, Milano (Chm. 1500 circa).

2° Circuito: Milano, Bologna, Firenze, Ravenna, Ferrara, Padova, Verona, Mantova, Cremona, Piacenza, Milano (chm. 900 circa).

3° Circuito: Milano, Modena, Mantova, Cremona, Piacenza, Bobbio, Voghera, Milano (chm. 600 circa).

Ogni circuito sarà percorso in tre tappe.

Le vetture concorrenti saranno divise in tre categorie:

1ª Categoria	*chassis*	di prezzo superiore alle	L. 14 000
2ª »	»	» da 5001 a	» 14 000
3ª »	vetture	» non superiore a	» 5 000

Le vetture di 1ª e 2ª categoria potranno percorrere, a loro scelta, uno dei primi due circuiti.

Il 3° circuito è riservato alle vetture della 3ª categoria.

Il concorso ha per iscopo di porre in rilievo la regolarità di marcia e di funzionamento delle vetture di viaggio. È bandita ogni gara di velocità, e le vetture non potranno percorrere più di 40 chm. all'ora.

Su ogni vettura prenderanno posto dei commissarî allo scopo di controllarne la marcia.

Durante le soste vigerà il sistema dei parchi chiusi.

I criterî coi quali il concorso è organizzato, anche nei minuti particolari, sono ottimi, e rispondenti ad una sana e pratica concezione dell'automobilismo, che va sempre più diventando un mezzo di grande turismo.

Il Touring è stato ben contento di poter incoraggiare questa lodevole iniziativa dell'Automobile Club di Milano, ed alla sua migliore riuscita ha interessato i Consoli delle località che i concorrenti devono attraversare, ed ha offerto un premio consistente in una targa artistica in argento ed oro.

I premî che l'Automobile Club ha raccolto sono importantissimi, e per la loro provenienza e pel loro valore che supera già le 40 000 lire. Oltre vistosi premi in denaro e la targa del Touring, ci piace segnalare la coppa di S. M. il Re, del Presidente del Club cav. Massoni, dei soci, della Direzione, ecc.

Vi sono anche importanti premî condizionati, offerti da varie ditte.

Il giorno 13 maggio nel recinto della Mostra del Ciclo e dell'Automobile avrà luogo un brillantissimo *Gymkhana Automobilistico.*

Il successo del concorso è già largamente assicurato, e non dubitiamo che egualmente importanti ne saranno i risultati turistici; e non mancheremo di darne a suo tempo conveniente notizia.

Gli automobili ed il regolamento di polizia stradale.

Come già abbiamo annunciato nella *Rivista* di marzo, è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 21 febbraio il nuovo *Regolamento di polizia stradale per guarentire la libertà della circolazione e la sicurezza del transito sulle strade pubbliche.*

Venne pure pubblicato (approvato con regio decreto 8 gennaio) il *Regolamento riguardante la concessione dei sussidi per l'impianto e l'esercizio di linee di automobili in servizio pubblico.*

Successivamente, colla data 30 marzo, venne pubblicato il decreto ministeriale che approva le *Norme per l'applicazione del titolo III del regolamento di polizia stradale.*

Tutti questi decreti, regolamenti, norme e relative istruzioni e moduli necessarî per mettersi in regola colle nuove disposizioni, sono riuniti in uno speciale opuscolo edito dal Touring; ed a tale opuscolo (che si può avere inviando al Touring cent. 30), rimandiamo coloro che hanno bisogno di tutti i dettagli.

Raccomandiamo intanto vivamente a tutti i nostri soci automobilisti e motociclisti di fare subito le pratiche stabilite dal nuovo regolamento, per ottenere sia la licenza di circolazione delle macchine, sia il certificato d'idoneità personale a condurle; e ricordiamo che dal 21 aprile in avanti non è permesso circolare colle macchine senza aver prima ottenuto tali documenti.

Il nuovo regolamento ha sollevato numerose proteste, specialmente per quanto riguarda la targa; proteste che in parte sono giustificate, ma in parte anche veramente esagerate.

Il nuovo regolamento, se ha dei difetti, ha però anche dei pregi, che non dovevano essere dimenticati dai critici troppo appassionati; e, per tacer d'altro, accenniamo alla unificazione della *mano di strada* da tanti anni desiderata per mettere un po' d'ordine nell'anarchia stradale italiana, ed all'uso dei segnali per i varî generi di macchine, allo scopo di togliere inconvenienti e confusioni da tutti lamentate.

Alle critiche severe e non ragionate, si devono preferire (come più utili e civili) le osservazioni calme e provate; è di esse certamente, da qualunque parte vengano, l'Autorità (che ha mostrato sempre la migliore buona volontà per conciliare gli interessi di tutti, chiamando anche persone competenti a far parte della Commissione consultiva) farà, non vogliamo dubitarne, gran conto, entro il limite del possibile.

Appunto seguendo quest'ordine d'idee, il Touring si è già occupato per ottenere che il regolamento venga migliorato, e ciò specialmente per la parte che riguarda i fabbricanti e rappresentanti, sul quale argomento ha già chiesto che ognuno di questi possa ottenere, anzichè una speciale autorizzazione prefettizia per ogni macchina che desidera provare (art. 57), una targa speciale movibile di determinate dimensioni: facilitazione questa che è vivamente desiderata dall'industria, e che non disperiamo di ottenere, visti i grandi interessi che ad essa si collegano.

Per quanto riguarda la targa anteriore per gli automobili, la disposizione dell'art. 56 venne regolata colla seguente circolare in data 25 aprile del ministero dei lavori pubblici:

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
DIREZ. GENER. DI PONTI E STRADE
N. 3400 - Div. IV.

Roma, addì 25 aprile 1905.

Automobili — Targhe prescritte dal regolamento 8 gennaio 1905.

Ai sigg. Prefetti ed ingegneri capi del Genio Civile.

Fu rappresentata a questo Ministero l'impossibilità di applicare a taluni tipi di automobili la targa metallica sul davanti delle vetture, perchè la medesima verrebbe ad ostruire notevolmente i fori della lamina per la quale deve entrare l'aria nelle macchine. Fu perciò che con regio decreto del 22 aprile corrente venne sospesa la precettiva esecuzione di questa parte dell'art. 56 del regolamento 8 gennaio 1905, n. 24.

Ciò stante, all'oggetto di conciliare l'osservanza del regolamento colle esigenze del normale funzionamento di dette macchine, il sottoscritto dispone che qualora il tipo o la struttura delle automobili non consenta, senza inconvenienti, l'apposizione della targa anteriore, possa l'ingegnere del Genio Civile incaricato della visita di tali veicoli permettere che le indicazioni della targa sieno impresse a vernice sul davanti dei medesimi con gli stessi colori e dimensioni di numeri prescritti.

Ove poi il davanti delle vetture non si prestasse all'iscrizione in modo ben visibile e distinto, potrà questa essere apposta in ambedue i lati anteriori delle vetture medesime.

Tali agevolazioni potranno essere consentite solo in via di eccezione, ferma rimanendo, per regola, l'applicazione letterale del citato articolo di regolamento; e di esse, nei singoli casi speciali, dovrà essere fatta espressa annotazione nel libretto contenente la licenza di circolazione (modello I) da rilasciarsi ai proprietari delle automobili, giusta il § 1, cap. 1 delle norme per l'applicazione del regolamento, approvato con decreto ministeriale del 30 marzo 1905.

Gradirò un cenno di ricevuta della presente.

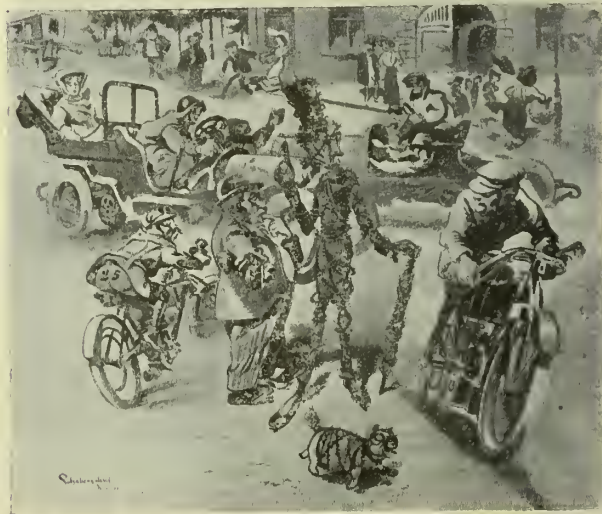
Pel Ministro
DOMENICO POZZI.

Destra o sinistra?

L'art. 38 del nuovo regolamento di polizia stradale stabilisce che, in via generale, qualsiasi veicolo deve costantemente tenere la propria destra; ma aggiunge che « possono però le autorità comunali delle città aventi una popolazione riunita superiore ai 25 000 abitanti prescrivere che, nell'interno delle città stesse, si tenga la sinistra, apponendo all'entrata delle medesime cartelli con la scritta ben visibile TENERE LA SINISTRA ».

Il Touring, ai comuni che li desiderano, fornisce suoi speciali cartelli indicatori (colle indicazioni stabilite dal predetto articolo) al prezzo di **L. 10** per un cartello da apporre al muro, di **L. 20** per cartello con *poutrelle.*

Inviare richieste al Touring Club Italiano, Monte Napoleone, 14, Milano.

La nota umoristica.

Dalla *Schnauferl* di Monaco.

" Caro mio, io me ne rido di tutti gli automobilisti e motoristi del mondo.

Sono essi che devono aver paura di me, e non io di loro.

Vuoi essere sicuro? Fa come facciamo io e il mio cane; circondati di punte e chiodi; vedrai subito come quei signori ti schiveranno... così come tu ora schivi essi! "

Servizi automobilistici.

A Londra si è costituita una società che si propone lo scopo di sostituire alla trazione animale la trazione meccanica negli omnibus che sono in servizio nella immensa città. Il capitale della nuova società è fissato in 103 000 lire sterline. Gli automobili occorrenti per tale servizio saranno 1500.

Automobile per pompieri. — Riesce sempre interessante seguire quanto si fa fuori del nostro paese onde rendere l'opera ed il concorso dei pompieri il più efficace possibile. È noto che l'acqua carica di acido carbonico è più attiva per spegnere l'incendio che non l'acqua di fontana. Nella pompa dei pompieri di Hannover è precisamente applicato questo principio. Il vapore viene unicamente impiegato per azionare le ruote durante la corsa, di guisa che si possono raggiungere velocità molto ragguardevoli. La pompa, propriamente detta, è azionata da gas acido carbonico sotto pressione. Il gas viene immagazzinato in appositi recipienti di acciaio capaci di resistere a qualche centinaio di atmosfere. L'azione della pompa, essendo per intero indipendente dal sistema automobile, può entrare in azione a ciascun istante con grande vantaggio del lavoro che è destinata a compiere.

L'automobile traverso le Ande. — Come si sa, la ferrovia interoceanica fra Buenos Ayres e Valparaiso, si ferma ai piedi delle Ande, e non è ancora stata compiuta la congiunzione dei due tronchi traverso la Cordigliera. Una impresa, che ha già traversate le Ande per la via di Upsallata, ha ora chiesto ai governi dall'Argentina e del Chilì l'autorizzazione di stabilire fra i due tronchi di ferrovia un servizio automobilistico, su tutto quel tratto che ora si compie a schiena di mulo.

Cesenatico-Cesena. — Fra i comuni della Vallata del Savio si sta trattando per l'impianto di un servizio automobilistico da Cesenatico a Bibbiena, su un percorso di 105 chilometri. Ma poichè occorrerà qualche tempo per venire ad una conclusione pratica e per eseguire delle correzioni ad alcuni tratti di strada del surricordato percorso, si vorrebbe, in via di esperimento, attivare intanto un tale servizio fra Cesenatico e Cesena, per farlo durare da giugno a settembre del volgente anno.

La distanza fra queste due località è di 15 chilometri; la strada provinciale che gli automobili dovrebbero percorrere si svolge tutta in pianura ed è popolatissima, sorgendo lungo la medesima moltissime case coloniche, un borgo, alcuni villaggi ed un gran numero di piccole case abitate da artieri ed operai agricoltori.

Cesenatico, sulla linea ferrata Rimini-Ravenna-Ferrara, conta una popolazione di 7760 abitanti; possiede un frequentatissimo poligono di tiro per le armi di fanteria e cavalleria; una stazione balnearia in continuo progresso, nonchè un sicuro porto a cui arride un prospero avvenire.

Anche presentemente vi si svolge un notevole commercio. Di molta importanza poi vi è il commercio e l'industria della pesca. Da alcuni anni infine si vanno costruendo, lungo la spiaggia marina, numerosi villini.

Cesena, sulla linea ferrata Bologna-Rimini, con una popolazione di oltre 40 mila abitanti (dei quali poco meno della metà concentrati in città) è capoluogo di circondario e sede di mercati frequentatissimi, nonchè di prospere industrie, essendo il suo territorio molto ubertoso e ricco di miniere solfuree.

I due comuni interessati sono disposti ad accordare, per l'esperimento del quale si è fatto qui sopra parola, un congruo sussidio, salvo assumere impegni, quando si prolunghi il servizio fino a Bibbiena, previ accordi circa il sistema di trazione preferibile.

Lucera-Campobasso. — A cura della Società Italiana per servizi pubblici con treni automobili, sedente in Napoli, è stato compiuto un secondo esperimento autmobilistico sulla linea Lucera-Campobasso.

Anche questa seconda prova ha dato ottimi risultati. I cento chilometri di strada sono stati senza difficoltà compiuti in circa cinque ore.

C'è da augurarsi che il Governo accordi presto alla Società il sussidio necessario per l'impianto del servizio, che apporterà immensi benefici a molti importanti Comuni del Molise e della Capitanata, mettendo in diretta comunicazione le due provincie.

Porto Maurizio-Ormea. — Si sta costituendo una società avente per iscopo di istituire un servizio di automobili tra Porto Maurizio, Oneglia, Pieve di Teco ed Ormea. A questa società verrebbe anco affidato il servizio postale lungo la linea Oneglia-Pieve di Teco.

Biella-Ivrea. — Il signor Angelo Crosio ha presentato proposta di istituire un servizio di automobili fra Biella ed Ivrea, per conto della ditta A. Faccioli di Torino, in base alla nuova legge pei sussidi a questi servizi. Il percorso sarebbe quello della strada nazionale attraverso la Serra e le fermate sarebbero fissate in Biella, Occhieppo, Mongrando, Zubiena, Bollengo e Ivrea. Si calcola che il viaggio da Biella ad Ivrea sarà fatto in non più di due ore circa, ed il servizio sarebbe fatto tanto per passeggieri che per merci.

Orbetello-Orvieto. — Nell'ultima assemblea degli azionisti della Società anonima per trasporti con automobili è stato deliberato di acquistare sei nuove vetture, di impiantare una linea telefonica lungo tutto il percorso, e di aumentare il numero delle azioni.

Fin dal 16 febbraio u. s., il servizio (limitato fin allora al tratto Orbetello-Manciano-Pitigliano) è stato esteso all'altra metà, cioè Pitigliano-Orvieto città, passando per Sorano, San Quirico, Grotte di Castro, San Lorenzo, Castel Giorgio e Orvieto stazione, con notevole vantaggio anche dei comuni di Latera, Gradoli, Onano, Acquapendente, Bolsena.

La lunghezza dell'intiero percorso è così di 120 chm., e la linea, interessando tre provincie, viene a tagliare quasi nel bel mezzo una vasta regione circoscritta dalle linee ferroviarie Roma-Grosseto, Grosseto-Arciano, Arciano-Chiusi, Chiusi-Attigliano, Attigliano-Viterbo, Viterbo-Roma.

Torino. — Venne costituita la società anonima Società Torinese Automobili Rapid, col capitale di lire cinque milioni, rappresentato da 200000 azioni da lire 25 cadauna, delle quali sono attualmente emesse 24000 azioni, rappresentanti lire 600000.

La Società ha per oggetto la fabbricazione ed il commercio di automobili.

L'emissione totale e parziale delle altre azioni fino a completare il capitale di cinque milioni, potrà essere fatta con semplice deliberazione del consiglio d'amministrazione.

Domodossola-Bognanco. — A giorni sarà aperta una delle prime e più importanti linee automobilistiche delle Alpi piemontesi, quella fra Domodossola e Bognanco, dove vi sono le importanti sorgenti ferruginose.

Si fecero le esperienze con un automobile di 24 cav. a 10 posti.

Le pendenze e gli svolti che sovrastano al profondo burrone della Bogna furono superati vittoriosamente. Fra Domodossola e Bognanco-Prestino il percorso fu compiuto in soli 20 minuti; quindici ne occorsero per il ritorno.

In tal modo questa bella valle alpina sarà sempre più frequentata.

Gli automobili faranno servizio ad ogni arrivo di treni.

LA NOTA SATIRICA

La motosedicicicletta per famiglia.

Questa praticissima ed economica macchina fu ideata da un buon padre di famiglia, desideroso di condurre a passeggio moglie e figli. Ad ogni nuovo figlio, basta aggiungere di fianco una nuova carrozzella a due ruote.

(Dallo *Schnauferl* di Monaco)

Album Sportivo 1905

Il Duca di Genova.

I signori avvocato Carlo Biscaretti di Ruffia e dott. Carlo Curti, con questo utile e divertente volume (stampato da Capriolo e Massimino di Milano, con *clichés* eseguiti dallo stabilimento Alfieri e Lacroix) hanno voluto muovere (ed hanno mosso con originalità e buon gusto) il primo passo sopra una via non da altri prima di ora battuta. Duplice fu lo scopo dei compilatori: presentare, sotto una forma nuova, agli appassionati un quadro delle principali manifestazioni sportive della scorsa annata, e far conoscere le più spiccate personalità che dello sport italiano sono anima ed elemento vitale.

Dopo presentati (con graziose macchiette, che qui riproduciamo) i membri di Casa Reale, tutti appassionati dello *sport*, gli egregi autori passano in rivista i rami più aristocratici dello *sport:* automobilismo, canottaggio, ippica, aereonautica; e dànno notizie sulle società automobilistiche, Yockey Club Italiano, Regio Yacht Club Italiano, Società Aereonautica Italiana, Ski's-Club, e sulle più notevoli manifestazioni di questi sodalizî.

Il volume sarà sfogliato con diletto anche da chi non è dentro i segreti sportivi; e ciò in grazia delle numerose e cortesi caricature (dovute all'abile matita dell'avv. Biscaretti), il quale ci fa fare la conoscenza (presentandoci i singoli illustri personaggi nei loro tratti più caratteristici) del marchese Alfonso Ferrero di Ventimiglia, del cav. Augusto Massoni, dell'ing. Cesare Gamba, del comm. Federico Johnson, del conte Guido Visconti di Modrone, del signor Paolo Meda e di numerosi altri signori di Milano, Torino, Firenze, Roma, Padova, Palermo.

Speciali e nitide tavole a colori riproducono le bandiere dei vapori e dei velieri; ed altre tavole a chiaroscuro simboleggiano e sintetizzano l'yachting, l'automobilismo, le cacce a cavallo.

Il testo, oltre che al dott. Curti, è dovuto a varî scrittori (A. G. Bianchi, E. A. Butti che è feroce contro i cacciatori) ed altri che firmano con pseudonimi; i quali, con brevi prose o con versi, tentano di vincere la monotonia dei lunghi elenchi, degli statuti, delle leggi e dei regolamenti.

Dobbiamo qui aggiungere che anche ogni caricatura è accompagnata da versi; e, per citare un esempio, quella di *papà Johnson* (rappresentato a cavallo di un piccolo automobile, e portante in braccio un bamboccio la cui testa è sostituita dallo stemma del Touring Club italiano) è illustrata da questi due versi: « Figlio di Albione hai fatto il Touring grande — E per l'Italia il nome tuo si spande! »

Il volume (elegante e nitidamente stampato, di circa 400 pagine, costa lire 10) merita fortuna, e molti figli e figli dei figli negli anni e nei secoli venturi; il che il Touring augura di cuore ai valenti compilatori.

Il Conte di Torino.

Il Re in automobile.

Il Duca degli Abruzzi.

Il Duca d'Aosta.

CICLISMO

Il porto d'armi pei ciclisti.

Per contrapposto al fatto accennato nel numero di dicembre 1904 — *Le avventure di un tedesco in Italia* — accennerò al seguente che fa pensare a quello, per quanto accaduto in circostanze diverse.

In un mio viaggio a Zurigo, ebbi a dimenticare la rivoltella nel sotterraneo di una piazza centralissima, sotterraneo simile, per forma e scopi, a quello esistente in piazza del Duomo a Milano. Accortomene di lì a qualche ora, ad un poliziotto di piantone sulla stessa piazza, spiegai la cosa, un po' in tedesco, un po' in francese. Energiche dichiarazioni dell' agente di non possedere, di non comprendere altro che il suo tedesco, finchè tutt' e due ci portammo ad interpellare i custodi del poco profumato sotterraneo, e apprendendo che l'arma era già stata consegnata al Deposito di Polizia numero tale. Accompagnatovi dall' agente, entrai in un salone qualunque, metà caserma metà ufficio, e qui, primo saluto generale degli agenti ivi intrattenuti e del bravo commissario seduto a tavolino. Dato il mio nome — che non è quello di nessun pezzo grosso, ma di un semplice impiegato — e ripetuta la storia, il commissario, a mezzo di uno scrivano che fungeva da interprete, mi disse che il fatto era doppiamente grave poichè, oltre a non essere lecito in Isvizzera portare armi senza porto d'armi, nel Cantone di Zurigo non si vendono permessi di tal genere; ma che però, in vista della mia qualità di straniero (italiano) e di *touriste* internatosi a conoscere le bellezze della Svizzera *(sic)*, non solo mi dichiarava dal momento stesso perfettamente libero, ma mi riconsegnava la mia arma (me la faceva consegnare in quel punto da un agente), pregandomi di favorire a tener presente le leggi del Canton di Zurigo, concernenti il mio caso. E qui, secondo ed ultimo saluto generale — gli agenti in piedi sull' attenti, il commissario leggermente inchinandosi — mentre mi dirigevo all' uscita.

E questo, cari consoci, è vero incremento dei forestieri, pratico.

P. G.

A proposito del barone Drais.

In relazione a quanto abbiamo scritto sul monumento al barone Drais, il socio rag. Roberto Morettini di Perugia ci scrive:

" Nella cronaca inedita di G. B. Marini, contenuta nel codice 1233 della comunale di Perugia, ho trovato la seguente notizia:

" **1817 Luglio.** A dì 12 a Francoforte fu fatto l'esperimento della carrozza senza cavalli inventata dal barone di Drais e riuscì perfettamente e camminò quattro leghe di posta. Essa consisteva in un sedile con due ruote alte due piedi, posta l'una dietro l'altra, che erano spinte co' piedi „.

" Questa cronaca verrà pubblicata nell'*Archivio storico del risorgimento Umbro* edito dallo stabilimento Lapi (Città di Castello) e diretto dai professori Mazzatinti, Degli Azzi e Fani „.

***

Sullo stesso argomento il socio signor Pietro Ugolini di Perugia ci scrive:

« Nel n. 1 (gennaio 1905) della *Rivista* lessi che al barone Carlo von Drais, inventore della bicicletta, sarà eretto in Carlsruhe un busto per onorare la sua memoria e la invenzione. Sta bene, ma non basta. Altro busto dovrebbe erigersi a chi trovò il modo di togliere l'attrito prodotto dal semplice asse su cui girano le ruote, vale a dire a chi inventò il movimento a sfere in acciaio, cioè il tronco di cono, le sfere su esso scorrenti e la relativa calotta o scatola che le racchiude. Fu realmente questo sistema meccanico, il quale costituisce la *base fondamentale* della bicicletta odierna, che le tolse l'attrito, la rese scorrevole, docile e veloce, permettendo al ciclista esercitato di compiere decine e centinaia di chilometri senza soverchiamente stancarsi, chè diversamente il turismo ciclistico, come ora noi lo pratichiamo, non esisterebbe. Chi sa a chi risalga il merito di questo splendido ritrovato? E chi può indicarlo ai soci? ».

Il velocipede femminile. — Sir Lawranz Hild, che ha fatto più bene egli solo al ciclismo pratico che tutti i congressi riuniti, fa nei giornali di Londra una campagna a favore della velocipedia femminile, e si attacca pur anco alla tesi della femmina fattorina e telegrafista. Egli si compiace a vedere il sesso debole fortificarsi ed abbellirsi all' aria aperta, il che val meglio che intristire nelle officine. Ma se, in molti casi, può la donna, specialmente in campagna, fare il servizio di telegrafista, ve ne sono ben pochi nei quali ella possa rimpiazzare i fattorini.

E ovunque sia in grande sviluppo il ciclismo si sente il bisogno di qualche nuovo meccanismo meraviglioso per soddifare a molti bisogni della società. L' Hild, che nel suo stabilimento diede sempre l' esempio di un progresso intelligente, non è contento delle scoperte fatte, ma ne sta studiando una nuova per una sella ideale ed un velocipede muliebre.

Egli infine insiste sopra i vantaggi che ritrae la salute in generale dall' esercizio del velocipede. La donna che ne fa un moderato uso digerisce meglio, dorme meglio, ed il suo corpo prende tutto maggior vigoria. Egli conclude con un quadro eloquente per la parte morale del velocipede, solo esercizio fisico che possono prendere insieme marito e moglie.

Le marmotte del ciclismo. — Con questo nome il signor Em. Sonchet chiama nel N. 1 della *Union Velocipédique de France* tutti quei ciclisti (i quattro quinti dei ciclisti!) i quali, per tre o quattro mesi d'inverno, abbandonano completamente la bicicletta; mostra i danni e l'irragionevolezza di un tale sistema, che ricorda le marmotte che dormono per l'intero inverno; ed incita alla reazione contro tale poltrona tendenza. Vediamo trattata la stessa questione anche da altri periodici, sia francesi che tedeschi.

Unione ciclistica tedesca. — Ci perviene il *Sechster Jahree-Bericht des Kartelles deutscher und österreichischer Rad — und Motorfahrer — Verbände*, cioè la sesta relazione annuale (1904) dell'unione fra le federazioni di ciclisti e motociclisti della Germania e dell'Austria.

Riceviamo pure la decima relazione annuale (1904) della Lega per la difesa degli interessi dei ciclisti e motociclisti bavaresi. Lega aderente al predetto *Kartell.*

Influenza e ciclismo. — Il periodico *Sächsische Rad-und, Motorfahrer-Zeitung* contro la influenza consiglia... il ciclismo.

Secondo quel periodico, ai primi sintomi dell'influenza il ciclista deve montare sulla propria macchina e fare una lunga gita; ma non tanto lunga da dover venire interrotta durante il ritorno.

La celerità deve venire aumentata quando si giunge verso casa. Qui giunto, il ciclista prende subito un bagno caldo (24 gradi) con relativo insaponamento.

Se il ciclista è di natura forte, uscito dal bagno faccia una passeggiata, non però mai interrotta da riposi; se è di costituzione debole, dopo il bagno si metta a letto.

Una simile cura basta di solito (afferma quel periodico) anche fatta una sola vòlta. Se non basta si ripeta la cura. L'importante sta nel fare il bagno subito dopo la pedalata, badando però di non entrare nel bagno prima che sia cessata l'agitazione, prodotta dalla gita, nel cuore e nei polmoni.

GITE E CONVEGNI

ALESSANDRIA. — In occasione dei grandi festeggiamenti di San Giorgio, il Circolo Velocipedistico Alessandrino, in unione col consolato del Touring, ha indetto un grande convegno ciclistico e motociclistico, che si svolse il 16 aprile.

A tutti i convenuti venne distribuita un' artistica medaglia e ricchi e numerosi premi vennero assegnati alle squadre.

ANCONA. — Una cinquantina di ciclisti appartenenti al Touring hanno sfilato in bell'ordine pel corso Vittorio Emanuele, recandosi a Falconara per inaugurare con un banchetto la stagione ciclistica 1905.

Precedevano una tripletta coi fratelli Beducci e il negoziante in cicli signor Carletti, un tandem e una lunga fila di ciclisti.

A Falconara, durante il banchetto regnò grande cordialità ed allegria. Vennero fatti brindisi per l'incremento delle associazioni e si gettarono le basi per far risorgere la società Il Pedale, di cui sono ancora rimasti i fondi e la fanfara.

AREZZO. — Il giornale *L' Appennino* pubblica sul nostro Touring un assai lusinghiero articolo, che finisce così:

" Nessuna meraviglia dunque se gl'Italiani, in cui l'amor per tutto ciò che ha di bellezza e di bontà, in cui l'amor della patria non è venuto mai meno, sentono sempre più il bisogno di partecipare all'opera grande del Touring Club, nessuna meraviglia se i Municipi vi si affiliano numerosi!

" Noi siamo perciò sicuri che i comuni della nostra provincia, che in fatto di bellezze naturali, di ricchezze artistiche non è a nessun'altra seconda, si assoceranno al Touring, al quale da circa due anni è inscritto anche il municipio di Arezzo!

" Sappiamo che il capoconsole signor G. B. Squintani (Arezzo, via Guido Monaco, 5), che con lena infaticabile, con ardor giovanile, si occupa delle sorti del Touring, ha inviato a tutti i municipi della provincia le note di adesione, avvertendo che la quota annua è di sole L. 6, e che dà diritto a tutte le ricchissime pubblicazioni mensili e straordinarie dell'Associazione.

" Noi, modestamente, facciamo voti di perenne e sempre maggior vitalità al T. C. I. pel bene della nostra Italia! „

BELLUNO. — Ci scrivono:

" Belluno sta organizzando, ad iniziativa del *Veloce Club Alpino* col concorso della *Società Ginnastica Alpina* un convegno auto-motociclistico nazionale (che pone sotto il patronato del Touring) da tenersi il p. v. 13 agosto. Quest'ultimo lembo d'Italia sarà orgoglioso di ospitare la gagliarda gioventù sportiva italiana; e il *Veloce Club*, unitamente ai comitati composti di volonterosi signori, procurerà feste che formino l'attrattiva per il concorso di numerosi forestieri „.

BIELLA (Novara). — Il signor Giovanni Ramasco, console del Touring a Sagliano Micca, ha diretta la seguente lettera al presidente della Società Ginnastica Pietro Micca di Biella:

" Il nome glorioso dell'eroico biellese, al quale cotesta on. Società si intitola e il fervido slancio con cui ha propugnato sin qui ogni manifestazione sportiva, mi muovono, per le qualità che rivesto di console del T. C. I. di Sagliano Micca, a partecipare alla S. V. una mia modesta iniziativa nella fiducia che sarà per trovare il migliore appoggio.

" Nel giugno del 1906 dalle città italiane, e segnatamente dal Piemonte, antesignana Torino, muoverà verso la patria dell'eroico minatore un pellegrinaggio destinato ad essere una fra le più solenni manifestazioni patriottiche. Biella, anzi l'intero Biellese, non può essere secondo a niun'altra città nel tributare degne onoranze al nome di Pietro Micca. Eccole pertanto il mio progetto.

" La città nostra, e per essa cotesta on. Società, dovrebbe farsi iniziatrice per quella fausta ricorrenza di una sottoscrizione nazionale fra tutti i rami dello *sport* per un ricordo in onore di Pietro Micca, e contemporaneamente di una grande riunione sportiva, che tutte comprendesse le categorie sportive e che facesse capo a Biella, prima, e a Sagliano Micca poi, nel giorno anniversario del secondo centenario della storica data.

" L'idea, che si informa ad un nobile sentimento patriottico, non potrebbe che trovare il più lusinghiero successo, quando si consideri l'esuberanza del empo per una perfetta organizzazione e si ricordi l'onda di simpatia e di predilezione, che ha circondato sempre ed ovunque l'incantevole bellezza dei nostri luoghi „.

BISKRA (Algeria). — Il socio signor Riccardo Ponzelli ci scrive, 12 aprile:

" Ho il piacere di annunciarvi che anche qui, in quest' oasi del deserto di Sahara, è giunto ieri il tricolore stemma del T., portatovi in motocicletta. Malgrado l'*ironia di strada*, che qui mena (è una pista carovaniera) sono giunto senza avarie; ed è questa la prima volta che giunge a Biskra una motocicletta in perfetto ordine di marcia e *con i propri m zzi.*

Ho percorso fino ad ora la riviera ligure, la Provenza fino a a Marsiglia, l'Algeria per Algeri, Tizi-Ouzon, Azazga, Bougie, Sétif, Constantine, Batna, Timgad, El Kerrata, Biskra. Tornerò ora a Constantine per proseguire per Guelma, Bône, la Calle, Béja, Tunisi, la Sardegna, il Lazio, le Marche, termine del mio viaggio „.

BOLOGNA. — Una numerosa squadra di soci della Sezione bolognese del Touring fu a Cento, ove venne accolta festosamente. Tutte le vie della città erano state imbandierate e al palazzo comunale sventolava il tricolore.

A Porta Chiusa erano ad attendere gli ospiti graditi i soci del Touring, la società ginnastica Juventus, la Società ciclistica, tutte con bandiera, l'Unione ciclistica, i soci del Touring di Pieve, pure coi loro stendardi, la banda comunale, nonchè numeroso pubblico.

Formatosi il corteo delle società, con a capo la banda, gli ospiti furono condotti alla palestra, dove fu offerto un vermouth.

Il sindaco ed il console di Cento salutarono gli ospiti. Il dottor Moreschi, console di Bologna, ringraziò con belle parole. Furono visitati i monumenti, ed alle ore 12 ebbe luogo un banchetto.

Alle frutta si fecero molti brindisi. Regnò la più schietta allegria. Verso le ore 15 gli ospiti partirono da Cento e furono accompagnati a Pieve da tutte le società sopra ricordate, alle quali si era aggiunta la società ginnastica cattolica Vigor di Pieve, con bandiera e fanfara.

Giunti a Pieve, l'Unione Ciclistica Pievese offrì una bicchierata. Parecchi furono i brindisi.

La squadra bolognese partì da Pieve fra gli evviva calorosi.

CODOGNO (Milano). — Per il 21 maggio, in occasione del primo anniversario della sua federazione, la *Società Ciclistica Codognese* ha organizzato un convegno ciclistico. Vi saranno in quell'occasione varî festeggiamenti.

CHIAVARI (Genova). — Il giornale *Il Comune* pubblica una statistica sullo sviluppo del ciclismo e del Touring nel circondario di Chiavari nel biennio 1903-1904; e da essa togliamo i seguenti dati riassuntivi:

Totale dei ciclisti nel 1903 N. 516 e nel 1904 N. 570. Proporzione per ogni 1000 abitanti nel 1903 N. 5,26 e nel 1904 N. 5,82, Totale dei soci del T. nel 1903 N. 139 e nel 1904 N. 191. Soci del T. per ogni 100 ciclisti nel 1903 N. 27,12 e nel 1904 N. 33,89.

Notiamo che l'incremento del Touring a Chiavari è dovuto in grandissima parte al capo console del Touring sig. A. E. Musto.

CHIETI. — S. A. R. il Duca degli Abruzzi ha accettata la presidenza onoraria del grande convegno ciclo-automobilistico-abruzzese che, come abbiamo accennato nel numero precedente della *Rivista*, si terrà a Chieti. Venne pubblicato un grande manifesto a colori, col programma delle feste che si faranno in occasione dell'esposizione abruzzese e del convegno.

FANO (Urbino). — Il 25 agosto avrà luogo un convegno ciclistico a Fano.

GORGONZOLA (Milano). — Per l'inaugurazione del vessillo sociale, il *Club Ciclistico Gorgonzolese* ha indetto per il 14 maggio 1905 un convegno ciclistico, con molti premî.

IGLESIAS (Cagliari). — Dietro iniziativa dei consoli del Touring G. Crotta, L. Sola, F. Posthoff, il terzo convegno del Touring in Sardegna (il primo, come è noto, ebbe luogo a Nuoro ed il secondo a Cagliari) si tenne a Iglesias. Il 28 aprile le squadre si concentrarono a Domusnovas, donde partirono per Iglesias; il 29 visitarono lo stabilimento minerario di Monteponi, e quindi salirono a Curgians, ove venne inaugurato il vessillo offerto dal console signor Crotta; il 30 si visitò la grotta di San Giovanni, e a Musei il signor Crotta offrì una colazione, durante la quale furono distribuite le medaglie ricordo. Da Iglesias il Capoconsole del T. per Cagliari, signor Casotti, telegrafò annunciando l'arrivo a Milano per le feste del decennio, d'una squadra di ciclisti sardi.

LUZZARA (Reggio Emilia). — Il *Club Ciclistico Luzzarese* compì, colla propria fanfara, la sua prima gita sul percorso Luzzara, Tagliata, Guastalla e ritorno accolto ovunque da applausi. Ora che la fanfara del C. C. è un fatto compiuto, va tributata una lode sincera al maestro Mori Antonio che con zelo indefesso, riesce a formare una fanfara che merita ogni elogio. Accompagnava a questa associazione anche il locale Veloce Club; e durante tutto il percorso regnarono ordine ed allegria, che si ripetè poi alla sera quando nel caffè Zavattini si diedero paterno ritrovo le dette due società nè mancarono allora i brindisi inneggianti allo Sport ed al Touring. Alle gentili signorine Aldrovandi Adele, sorelle Fiaccadori, Fortichiari Tilde, Alagnanini Carmen che con pensiero squisitamente cortese ricamarono finemente le fascie pei componenti la fanfara ciclistica, il Club ciclistico porge a mezzo della *Rivista del Touring*, vivissimi ringraziamenti.

MELEGNANO (Milano). — Promosso dall'Unione Ciclistica Melegnanese, in occasione della commemorazione della gloriosa battaglia dell'8 giugno 1859, si terrà nella prima quindicina di giugno, giorno da fissarsi, un convegno ciclistico, pel quale già hanno assicurato l'appoggio onorevoli personalità.

MONTICHIARI (Brescia). — Il 24 aprile ebbe qui luogo un convegno ciclistico, in occasione delle feste datesi a beneficio dell'asilo infantile principessa Mafalda.

ORZINUOVI (Brescia). — Il 7 maggio, per iniziativa del Consolato di Orzinuovi del Touring Club Italiano, avrà luogo un convegno ciclo-automobilistico. In quell'occasione le signore di Orzinuovi offriranno una bandiera alle scuole elementari. Del Comitato per il convegno (presieduto dal dott. Mauro Pavoni) fa parte anche il signor Riccardo Morandi, console del Touring.

PRATO (Firenze). — Domenica, giorno 9 aprile, veniva riunita in Galcesi, località poco distante da Prato, una eletta compagnia per l'inaugurazione del vessillo della sezione Pratese del Touring Club Italiano.

La villa Banci Buonamici, splendida nella sua soleggiata posizione, in mezzo alla verde campagna, cui fanno corona la vicina pineta e i ridenti colli toscani, era stata gentilmente concessa dal proprietario, e con fine gusto artistico, adornata per l'occasione dal console del Touring prof. Carlo Trabalza.

L'invito era per le quattro e mezza pom. e gl'invitati non si fecero aspettare: fino dalle tre si videro comparire biciclette, tandem, motociclette e carrozze piene di signore, mentre la schiera dei convenuti andava sempre crescendo, e la nota gaia, alimentata dalla varietà dei colori, dalle allegre grida dei bambini, si rispecchiava sul volto di tutti. Fra gl'intervenuti ricordo le famiglie Del Soldato, Buzzi, Casella, Giorgi, le signore Azzati, Tofani, Cavaciocchi, Pasquetti, Monti e Angiolini, le signorine Mucci, Cagli, Magnolfi, Soldi, Vinattieri e tante altre distinte persone che l'angustia dello spazio non mi permette di nominare. Non mancarono alla festa molte personalità cittadine, fra cui il cav. Ramaccini, tenente dei R. R. Carabinieri, i dottori Menabuoni e Corsi, i signori Fineschi, Cavaciocchi, Vinattieri, Del Soldato, i prof. Buzzi e Crocini, cogl' ingegneri Cagli e Breschi; gli avvocati Gatti, Campani, Morganti, Bettazzi.

Una numerosa folla di distinti giovani ciclisti, studenti in questa città, si prestò gentilmente per la buona riuscita della festa, così bene iniziata e diretta dall' egregio professor Carlo Trabalza.

Verso le cinque, l'avvocato Luigi Morganti presentò il grazioso vessillo, elegante dono fatto dalle signore e signorine di Prato ai soci di questa sezione del T. Il giovane e distinto oratore, rappresentando l'assente console avvocato Cipriano Cipriani, ebbe gentili parole a ringraziare le donatrici; e, tessendo a larghi tratti la storia del T., seppe far comprendere l'importanza di questa, associazione incoraggiando i presenti e specialmente l'elemento femminile, a parteciparvi.

Parlò in seguito la signorina Margherita Del Soldato, eletta madrina del vessillo, perchè appassionata ciclista, ed il neggiò con calde parole ad esso, come simbolo di affratellamento fra i popoli, augurando prosperità al turismo.

Vivi e clamorosi furono gli applausi per gli oratori, e per l'iniziatore della festa, il quale non risparmiò cure e fatiche per la riuscita.

Furono offerti agli invitati dolci e fiori, e fatti diversi gruppi della lieta comitiva da varî dilettanti fotografi e dal valente artista Domenico Coppi.

Lungo il viale, che si estende dalla villa alla strada, cominciò la sfilata dei ciclisti, preceduti dal nuovo vessillo; mentre i rimasti levavano saluti ed applausi, soddisfatti delle liete ore trascorse. I ciclisti arrivarono senza alcun incidente alla città e ne percorsero le strade principali, sciogliendosi all'abitazione del prof. Trabalza, nuovamente, e con ragione, acclamato e ringraziato da tutti.

Lina Casella.

PADOVA. — Ebbe luogo l'inaugurazione della nuova sede della Pro-Touring. Erano presenti numerosi soci ed i rappresentanti di società sportive.

Dopo il saluto del presidente signor Meneghini, si deliberò: di offrire in dono a tutti gli inscritti al Convegno del Touring Club Italiano uno speciale distintivo-ricordo gratis, e di assegnare alle società locali, che a mezzo del Pro-Touring presenteranno delle numerose inscrizioni, ricchi premi in medaglie. Infine per mostrare ancora una volta i sentimenti che animano la società di Padova verso la grande associazione nazionale, venne aperta una sottoscrizione per offrire al Touring un'artistica pergamena con una medaglia. Agli intervenuti venne quindi offerta una bicchierata.

PRATOLA PELIGNA (Aquila). — In occasione delle feste religiose che si celebreranno a Pratola, il 19 giugno si terrà, per iniziativa di quel Consolato del Touring, un convegno ciclistico, per il quale si hanno già numerose adesioni. Il ricevimento delle squadre avrà luogo a 9 chm. da Pratola, al punto della diramazione dalla Popoli-Sulmona. Si avranno in quell'epoca a Pratola grandi feste in onore di San Vincenzo Ferrieri, patrono dei vigneti.

ROMA. — Il capoconsole del Touring a Roma, l'on. prof. Attilio Brunialti, ha tenuto nella gran sala del Collegio Romano, davanti ad un pubblico scelto ed assai affollato, una conferenza sugli Stati Uniti d'America.

Egli fece passare davanti le maggiori bellezze naturali degli Stati Uniti, dal Niagara alla California, dal Parco nazionale del Yellowtone alla Florida, le costruzioni più colossali e le più artistiche, i monumenti e tutto quanto può dare un'idea dello sviluppo delle nuove città americane e del loro intenso movimento. Parlò degli emigranti italiani e delle loro diverse condizioni nelle città e nelle campagne, della semplice vita politica, della intensa e sana vita di famiglia; narrò degli alberghi, dei viaggi, delle industrie, e dimostrò come gli Stati Uniti non conoscano lotte di classe, avendo una classe sola di abitanti, come di ferrovie. Frequentemente la narrazione era illustrata da raffronti colla politica e colla vita italiana, che suscitavano approvazioni e talvolta ilarità. L'oratore fu salutato alla fine da un lungo, interminabile applauso, e ricevette infinite congratulazioni.

La conferenza venne illustrata da 180 proiezioni luminose, alcune colorate, quasi tutte bellissime, e seguite col più grande interesse, perchè accompagnavano la brillante esposizione.

Il Consolato del Touring, a beneficio della cui cassa era data la conferenza, presentò all'oratore, a mezzo delle gentili signorine Jole Trasatti e Agnese Righetti, una gran targa in bronzo, portante questa scritta: *Ad Attilio Brunialti — che con l'aurea parola — vivificò e diffuse — i divini italici tesori — il Consolato romano T. C. I. offre — MCMV.* La scritta è sormontata dall'aquila romana ed ha sotto lo stemma del Touring.

L'on. Brunialti ha ripetuto e ripeterà la conferenza in varie città del Veneto.

— Sotto la presidenza del ragioniere Fernando Trasatti si riunirono gli aderenti alla gita ciclistica Roma-Milano, che si farà nel prossimo maggio, in occasione delle feste nazionali pel decennio del Touring Club Italiano.

La partenza si farà da Roma il 19 maggio.

Le iscrizioni fino al numero di venti si riceveranno presso il console cav. Trasatti, in via Nazionale, n. 172.

RHO (Milano). — A Rho, il 7 maggio, in occasione della inaugurazione del tiro a segno nazionale, ha luogo (per iniziativa della Società Ciclistica) un convegno ciclistico, con premî alle squadre che hanno percorso maggiori distanze, alle squadre più numerose, alle migliori fanfare ciclistiche, ai ciclisti più giovani, a tutti i capi fanfara, a tutte le bandiere.

SANREMO (Portomaurizio). — Per iniziativa della *Unione Sportiva Sanremese* il 30 aprile ebbe luogo a Sanremo un congresso internazionale ciclo-automobilistico, del quale non possiamo dare speciali notizie, perchè mentre il congresso si svolge questo numero della *Rivista* è già in macchina.

SANGUINETTO (Modena). — Il florido consolato del Touring Club Italiano di Sanguinetto volle cimentarsi ad un concorso indetto da un comitato di festeggiamenti.

Inspirandosi ad un avviso *réclame*, si tentò di raffigurare lo sviluppo meraviglioso progressivo della nostra grandiosa istituzione nazionale, con la marcia non meno veloce di un automobile anelante all' ardua meta contrassegnata con un cartello esprimente l'augurio che il T. C. I., in un' epoca non lontana, abbia a solennizzare il suo centomillesimo socio. Tutti i fini che il Touring si ripromette vennero ricordati con altrettanti motti attornianti con una festività di tinta e di colori armonici i fianchi e i frontispizi del carro.

Carro trionfale del Touring.

E che la giustezza del concetto sia stata accolta con simpatia e compresa nel suo profondo significato lo dimostrò il deliberato della giuria, che non esitò ad assegnare al carro del Touring il primo premio.

Ideatore e progettista fu l'ing. Bruno Bresciani (socio del Touring Club Italiano).

SHANGHAI. — Alla marcia internazionale podistica di ventotto chilometri, tenutasi a Shanghai, prese parte anche una squadra di soci del nostro Touring, che giunse quinta fra dodici squadre estere concorrenti. Al ritorno dalla marcia della squadra, davanti al R. Consolato italiano, venne eseguita la fotografia che qui riproduciamo.

SAN FRANCISCO (California). — Nei giorni 11 e 12 marzo il Consolato del Touring Club Italiano inaugurò la stagione sportiva 1905, con una escursione a Willow Camp, situato nella Contea di Marin, sul litorale dell'Oceano Pacifico, attraversando il Sequoia Canon, dove trovansi bellissimi esemplari dei più grossi alberi di Redowd di questa zona, e costeggiando le falde di Monte Tamalpais.

La contea di Marin è indubbiamente una delle più attraenti della California per le bellezze naturali, e questa escursione offrì ai partecipanti, oltre alle soddisfazioni di una sana ed igienica passeggiata, agli splendidi panorami, una bella occasione per bagnarsi, nuotare e ritemprarsi nelle acque dell'Oceano Pacifico.

Epilogo della gita fu una colazione alla villa Pastori in Fairfax.

Fu guida dell'escursione il consocio signor Vittorio A. Caglieri del locale Olympic Club e uno dei più appassionati camminatori della nostra colonia.

SPARANISE (Caserta). — Nella seconda quindicina di maggio avrà luogo a Sparanise un convegno ciclistico interprovinciale per l'inaugurazione del vessillo, che, da un comitato di signore e signorine, sarà offerto a quel Consolato del Touring. Le adesioni vanno dirette a quel console, signor Francesco Leardi, entro il 15 maggio; tassa L. 6 (con vitto ed alloggio per una notte, pranzo e custodia della bicicletta); alle 9 ritrovo e inaugurazione del vessillo nel salone del Municipio; alle 13 pranzo nello stesso salone; medaglia commemorativa (prezzo L. 2,50).

TORINO. — Presso la direzione della fiorente associazione dei Fortiores si stanno ultimando i profili per la grande gita di chm. 1000 da compiersi in otto giorni.

L'itinerario scelto per quest'anno è il seguente: Torino, Cremona, Venezia, Trento, lago di Garda, Milano, lago di Como, lago Maggiore, Torino.

Dato tale itinerario, che comprende Venezia e la sua VI esposizione internazionale d'arte, Trento, i tre maggiori laghi italiani, quasi tutta insomma l'Italia settentrionale, si prevede certa la riuscita di questa gita.

Società turistiche.

CORNUDA (Treviso). — La *Società Ciclistica di Cornuda* veniva fondata fino dal 1888 sotto il nome di *Veloce Club di Cornuda*, comprendendo soci di tutto il mandamento di Montebelluna. Essa si ricostituì nello scorso settembre a merito del sig. Italo Tajer, che fu tosto nominato presidente da ben 47 soci e prese il nome di *Società Ciclistisa di Cornuda*.

A presidente onorario fu eletto il sig. Guillion-Mangilli nobile Guido, che oltre di avere in proprio iscritta la Società per un quinquennio al Touring Club Italiano di cui è console, ha fatto regalo del berretto, bracciale e distintivo, nonchè della splendida bandiera che viene qui riprodotta.

Fra i soci fu scelto a vice-presidente e portabandiera il sig. Giorgio Smidt, di Füssen (Germania) qui residente, decorato di ben 53 medaglie avute per gare di resistenza e velocità.

Sarebbe scortesia dimenticare la grande cooperazione avuta dall' egregio avv. dott. Luigi Munari per la costituzione della Società e formazione dello Statuto.

LAVIS (Trento). — Si è costituita a Lavis (grossa borgata non lontana dallo sbocco dell'Avisio nell'Adige) la società ciclistica Veloce Club Basso Avisio. E' presieduta dal signor Augusto Stenico. Auguri.

MELZO (Milano). — Si è costituito in Melzo un Circolo Ciclistico, con carattere prettamente sportivo. Dato il numero considerevole dei soci inscritti ed aderenti, esso promette bene, ed è da augurarsi che abbia lunga vita e serietà di consistenza e di propositi. Presidente ne è il capomastro signor Adolfo Frates; e consiglieri i signori Turri, sindaco, Garbini, Guerrini e Cattaneo.

PISA. — Per iniziativa del signor Plinio Carlo Bardelli, si è costituita fra gli studenti universitari pisani una sezione ciclisti, che conta già 60 soci, molti dei quali sono anche soci del Touring.

DI QUA E DI LÀ

IL DUCA DEGLI ABRUZZI è giunto sulla *Liguria* festevolmente accolto, alla Spezia, dopo una felice navigazione intorno al mondo. La *Liguria* aveva salpato dal golfo della Spezia il 29 agosto 1903 facendo rotta per l'Isola Madera, donde proseguì per le isole Barbados; toccò in seguito la Guayra, Curaçao, il Guatemala, la Nuova Orleans, Avana nell'isola di Cuba, San Domingo, le isole Thomas, Portorico, la Guadalupa, le Piccole Antille, il Venezuela, Bahia nel Brasile, Buenos Ayres, Bahia Blanca, Punta Arenas nella Terra del Fuoco, Glaeur Bay nel Cile, si soffermò in numerosi porti del Perù e del Messico, della Polinesia, proseguì per la Nuova Caledonia, la Nuova Zelanda e l'Australia fermandosi alquanto a Sydney e Melbourne, toccò le isole Celebes, le Filippine e Formosa, passò in Cina, nella Cocincina e nel Siam toccò Singapore, Giava e Sumatra, ed approdò in alcuni porti della Birmania, dell'Indostan, dell'Abissinia, dell'Egitto rientrando alla Spezia dopo circa venti mesi di continua navigazione. Il suo equipaggio era composto di duecentotrenta uomini oltre allo stato maggiore, del quale fanno parte il capitano di corvetta Biscaretti di Ruffia, comandante in seconda, il dottor Cavalli (che fu già compagno al Duca nella spedizione polare), i suoi aiutanti Winspeare e Duca, tenenti di vascello. La nave percorse 53 600 miglia senza che il suo apparato motore abbia subito guasti. Al nostro egregio socio inviamo il benvenuto.

GIULIO VERNE, morto il 24 marzo ad Amiens dove viveva dopo la guerra del 1870, era nato a Nantes l'8 febbraio 1828. Il grande geografo-romanziere non può essere dimenticato dalla nostra *Rivista*, perchè nessun scrittore del mondo contribuì, più di lui, a divulgare il turismo, l'amore per i viaggi, la scienza sotto veste popolare, nessuno più di lui seppe genialmente illustrare tutti i mezzi di trasporto: il pallone aereostatico nelle *Cinque settimane in pallone*, le navi nei *Figli del capitano Grant*, i sottomarini nelle *Ventimila leghe sotto il mare*, e tutti i mezzi di trasporto immaginabili nel *Giro del mondo in ottanta giorni*. Il Verne aveva, relativamente, viaggiato poco; ma prima d'iniziare un lavoro leggeva e studiava quanto di meglio era stato scritto sull'argomento che egli voleva trattare; dove non trovava nulla, suppliva colla fantasia; e molte sue invenzioni si rivelarono geniali predizioni. La sua arte fu imitata da molti, ma da nessuno raggiunta; la sua gloria resta senza rivali.

LA BATTAGLIA DI LEGNANO fu combattuta il 29 maggio 1176; e di quella lotta gloriosa ricorre perciò il 729° anniversario pel giorno in cui le schiere dei soci del Touring si dirigeranno al Sempione. Sentiamo che alcuni di essi si propongono di deviare un poco dalla via fissata, per recarsi a deporre, a nome del Touring, una corona sul monumento (opera egregia di Enrico Botti) che sorge a Legnano, a poca distanza dalla ferrovia. Un guerriero, nella gioia e nella calma della vittoria, alza la spada verso le Alpi, come per indicare al dominatore straniero di passarle per sempre; sopra un lato del basamento un altorilievo di bronzo rappresenta un carroccio; e sull'altro è l'inscrizione, fiancheggiata dai nomi delle città che formavano la Lega Lombarda, ed i cui figli combatterono vinsero a Legnano. La presente vignetta è una di quella che adornano la Guida della linea ferroviaria Milano-Gallarate-Arona pubblicata dal Touring.

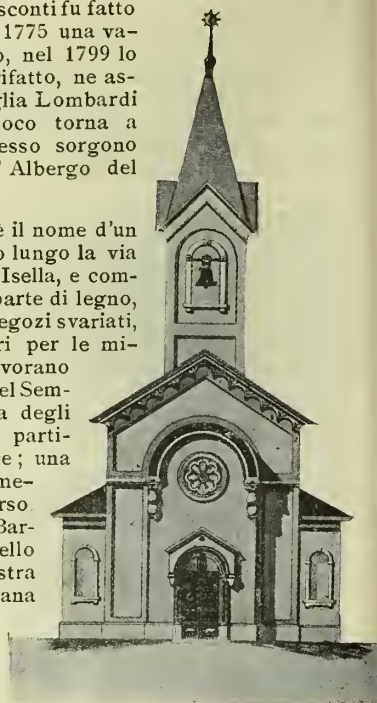
ESPOSIZIONE DI VENEZIA. — Sono uscite le cartoline della VI esposizione internazionale d'arte di Venezia. Esse riproducono felicemente il manifesto di Ettore Tito.

Queste cartoline, eseguite in litografia a diciassette tirature, sono cosa di fine buon gusto e formeranno un gradevole ricordo della nobile festa di cui Venezia è ancora una volta banditrice. La giuria d'accettazione (composta dei signori Al-

fred East, Ludwig Hertirich, Giorgio Belloni, Giuseppe Romagnoli, Leonardo Bistolfi), ha presentata la sua relazione. Si sottomisero al verdetto della giuria 344 artisti, con 577 opere, delle quali 430 pitture, 96 sculture, 51 incisioni e disegni. Furono ammessi 107 artisti, con 141 opere, delle quali 92 pitture, 29 sculture e 20 fra disegni e cornici d'acqueforti. La percentuale delle opere ammesse è dunque del 25 $^{0}/_{0}$. L'esposizione fu solennemente inaugurata il 26 aprile, ed è considerata come assai superiore a quelle pur riuscitissime che la precedettero.

IL TEMPIO DI SANTA CROCE DI RIVA SAN VITALE. — Sulla fine del secolo XVI, il prete Giovanni Andrea Della Croce fondava in Riva San Vitale (sulla sponda meridionale del Lago di Lugano) un tempio dedicato alla « Invenzione della Santa Croce ». Il disegno ne è attribuito a Pellegrino Tibaldi, detto il Pellegrino; ed il tempio contiene dipinti del Morazzone e dei Procaccini. Il tempio ha grande ed urgente bisogno di restauro; e della entità di questo, e dei necessari completamenti, parla l'illustre architetto Augusto Guidini in una sua recente dotta monografia *(Il tempio di Santa Croce in Riva San Vitale, Studio delle ragioni dell' arte e di diritto sociale;* Milano, Treves, 1905), dalla quale riproduciamo il progetto di restauro studiato e proposto da quell' egregio artista.

L'OSPIZIO DEL SAN GOTTARDO, come annunciavano negli scorsi giorni i giornali, fu distrutto da un incendio. Esso sorgeva poco lungi dal Passo del San Gottardo (m. 2114), tra la Fibbia ad ovest ed il Monte Rosa ad est. Secondo la tradizione Azzone Visconti avrebbe qui fatta erigere una cappella in onore di San Gottardo. Nel 1431, per i prelati che si recavano al Concilio di Basilea, presso la cappella si eresse un ospizio, che fu poi abbandonato; lo fece ricostruire, nel secolo XVII, il cardinale Federico Borromeo, che ne affidò il servizio agli Oblati; poi l' ospizio restò ancora per molti anni abbandonato; dal cardinale Federico Visconti fu fatto riaprire e restaurare; nel 1775 una valanga lo seppellì; rifatto, nel 1799 lo distrussero i Francesi; rifatto, ne assunse la custodia la famiglia Lombardi di Airolo; ed ora il fuoco torna a distruggerlo! Presso di esso sorgono l' Hôtel Monte Rosa e l' Albergo del San Gottardo.

BALMOLONESCA è il nome d'un paese... provvisorio, sorto lungo la via del Sempione, di qua da Isella, e composto di casucce in gran parte di legno, di osterie numerose, di negozi svariati, di albergucci e dormitori per le migliaia di operai che lavorano nella grandiosa galleria del Sempione. Dopo la partenza degli operai un po' alla volta partiranno anche quelle casette; una resterà però sempre, in memoria del paese scomparso, la chiesuola elegante di S. Barbara, nella parte più alta dello strano villaggio, a sinistra della strada, poco lontana dall'antico Ospizio napoleonico, che era stato provvisoriamente trasformato in caserma. La chiesa venne fatta erigere dal vescovo di Novara Mons. Vicario che fece pure erigere asilo e scuole.

TAORMINA, l' antica *Tauromenium,* fondata nel 396 a. C. dai Siculi dopo la distruzione di Nasso, nel 902

Teatro Greco (Taormina).

a. C. presa d'assalto dai Saraceni che la chiamarono Moezzia ed occupata dai Normanni nel 1078, offre nelle sue rovine e nei suoi panorami una delle località predilette da tutti gli stranieri che vengono in Italia; e di Taormina riparlarono in questi giorni tutti i giornali del mondo, per la visita che vi fece la famiglia imperiale di Germania. La rarità più preziosa di Taormina è il Teatro Greco. Esso è d' origine greca; ma deve la sua forma attuale ad un restauro fatto al tempo dei Romani che lo completarono. La vista che si gode da quelle rovine, verso l' Etna e verso il mare, è una delle più belle e grandiose d' Italia.

CONSULENZA LEGALE

GIUDICATI TURISTICI.

VELOCIPEDI A MANO.

Non havvi contravvenzione nel fatto di condurre a mano un velocipede senza contrassegno.

Sentenza 7 aprile 1905 del Pretore urbano di Milano, avv. B. Severgnini, nella causa penale contro Forghieri Luigi d'anni 25, di Milano, difeso dall'avv. B. Garbati,

Imputato:

di contravvenzione agli art. 4 e 5 Legge sui velocipedi 22 luglio 1897, n. 318, per essere stato sorpreso in Milano il 1° marzo 1905, mentre faceva uso di una bicicletta sprovvista della targa dell'anno in corso 1905.

... Le risultanze processuali accertarono che Forghieri Luigi il 1° marzo 1905 in Milano fu sorpreso mentre conduceva a mano una bicicletta sfornita della targa dell'anno in corso; ai vigili urbani, che gli gli contestarono la contravvenzione, il Forghieri faceva rilevare che la bicicletta veniva da esso condotta all'Ufficio metrico per l'applicazione del contrassegno e che la bicicletta era inservibile, avendo ambedue le gomme sgonfiate e la sella ripiegata.

Accertato il fatto con tali circostanze, il Pretore crede che non concorrano a carico dell'imputato gli estremi dell' ascrittagli contravvenzione. E di vero: la legge punisce l'uso in aree pubbliche di velocipedi sforniti di contrassegno (art. 11); ora non può ritenersi che Forghieri nelle circostanze di tempo e di luogo di cui sopra *usasse* la bicicletta, poichè colui che conduce a mano una bicicletta, specialmente quando questa non può essere montata per lo stato delle gomme e della sella, *non usa la bicicletta,* riuscendo evidente che si usa la bicicletta, secondo la destinazione di tale veicolo, solo col montarvi in sella. E che questo sia il concetto al quale si è ispirato il legislatore si evince chiaramente da altre disposizioni della citata legge e relativo regolamento. Difatti, l'art. 1 dispone che la tassa è dovuta dai possessori di velocipedi..... quando questi si facciano circolare sulle pubbliche aree. L'art. 4 del regolamento prescrive che devono essere condotti a mano i velocipedi sprovvisti di freno, di fanale, ecc.; il successivo art. 6, accennando al divieto di percorrere i viali, soggiunge: « tale divieto non è esteso ai velocipedi condotti a mano ».

Ritenuto che, distinguendo la legge tra *velocipede in circolazione* e *velocipede condotto a mano,* e richiedendo per la sussistenza della contravvenzione l'*uso del velocipede,* nel caso concreto devesi dichiarare non farsi luogo a procedimento per inesistenza di reato, perchè è rimasto stabilito che Forghieri Luigi *non usava la bicicletta,* ma la *conduceva a mano,* in istato da non poter essere montata.

Per questi motivi,

Visti gli art. 342, 343 Codice procedura penale,

Dichiara non farsi luogo a procedimento in confronto di Forghieri Luigi, per inesistenza della contravvenzione a lui ascritta.

Ordina la restituzione della bicicletta.

POSTA LEGALE.

VELOCIPEDI, SENZA CONTRASSEGNO O TARGHETTA, CONDOTTI A MANO.

Sig. dott. Sabbatani, e sig. Del Bo. — Già ebbi occasione di pubblicare nella *Rivista* dell'aprile scorso una risposta per casi analoghi al Loro. Non ho qui che a rammentare il già detto, aggiungendo il richiamo alla sentenza dell'egregio Pretore avv. Zamboni (v. *Rivista* 1904, pag. 246, mese di luglio) e alla sentenza qui sopra riportata, dell'egregio Pretore urbano di Milano avv. Severgnini.

Dai motivi di tutte queste sentenze risulta evidente come non esista contravvenzione neppure quando una bicicletta in perfetto ordine, ma senza contrassegno, venga condotta a mano, e come non occorra smontarne qualche parte per renderla inservibile. Le ragioni infatti, addotte nel motivato delle accennate sentenze, e che traggono la loro origine dalla giusta e perfetta interpretazione dei diversi articoli della legge e del regolamento fra loro comparati, valgono tanto per un velocipede in pieno assetto, che in parte smontato. Ond'è che non dovrebbe influire sul giudizio nè lo stato della bicicletta, nè la direzione o l'intenzione di chi la conduceva a mano.

Nel Loro caso specifico poi, trattandosi che l'uno la portava all'Ufficio metrico, e l'altro alla stazione per spedire all'amico, dal quale aveva avuto incarico di ritirarla dal meccanico riparatore, *a fortiori* devesi attendere una sentenza di assoluzione.

VELOCIPEDE COLLA TARGHETTA DEL 1903.

Sig. rag. Lui. — Non importa che la bicicletta porti il bollo del 1903 o del 1904 o nessuno affatto. L'art. 7 *d)* della legge (v. *Annuario* 1903, vol. II, pag. 15) esenta dal pagamento della tassa i velocipedi esistenti in fabbriche, negozi o locali privati in quanto non siano destinati all'uso in aree pubbliche; quindi Ella, non avendo usato della sua bicicletta nel 1904, non era, nè è obbligato a pagare la tassa relativa. Nemmeno potrebbe temere di esser posto in contravvenzione nel condurla all'ufficio metrico per la tassa del 1905, qualora però la conduca a mano; e tanto meno se, per maggior prudenza (come dissi in questa e nella scorsa *Rivista*), vorrà smontarne qualche parte.

VELOCIPEDI. — TARGHETTA RUBATA.

Sig. tenente Petrali, sig. Turchetti, sig. console Casarosa, sig. dott. Gabetti, ecc. — Il carattere reale della tassa velocipedi, mentre dà il vantaggio di poter usare del velocipede altrui senza licenza personale, porta di svantaggiosa conseguenza il pagamento di un'altra tassa, quando la targhetta venga rubata, nè più nè meno che se si fosse stati derubati di un oggetto qualsiasi. Obbligato ad ogni rifusione di danno e spesa sarebbe il ladro, quando si scoprisse! La ricevuta delle 10 lire ha solo uno scopo contabile e di vigilanza fiscale agli effetti degli art. 2 e 4 della legge e 23 del regolamento. Vedere le risposte già date, ad es., a pag. 207 e 320, *Rivista* 1904.

Un forte dubbio potrebbe ora sorgere riguardo ai motocicli, per i quali ora occorre la licenza di circolazione, e il certificato d'idoneità per il motociclista.

Da tali condizioni di cose la macchina venendo perfettamente identificata, dovrebbe potersi facilmente sostituire la targhetta senza timore da parte dell'erario di venir frodato dal motociclista, che si asserisse derubato. Tanto più che, data l'identificazione della macchina, sarebbe ben difficile che il ladro potesse usufruire della targhetta rubata.

Nel caso particolare del dott. Gabetti, è assai lodevole l'operato del sindaco di Mombercelli, il quale, facendo ragionevole applicazione dell'art. 5 della legge, gli rilasciava un certificato di denunzia onde potesse ritornare commodamente alla sua città indisturbato e potesse con tutto agio far riapplicare la targhetta dall'ufficio metrico della sua residenza.

VELOCIPEDI. — TARGHETTA SENZA LINGUETTA.

Sig. avv. Prandstraller. — La manomissione è equiparata alla mancanza del contrassegno, di cui agli art. 10 e 11 della legge. Ma può la semplice mancanza della linguetta considerarsi manomissione?

Io non lo credo, ammenocchè vi fossero delle tracce che ne legittimassero il sospetto. Fuori di questo caso, potendo benissimo avvenire che il tremolio della macchina (specie se motociclo) abbia prodotto, viaggio facendo, la rottura e il distacco della linguetta ad insaputa del ciclista, questo non potrebbe essere condannato per contravvenzione, mancando in lui la volontarietà del fatto. Certo gli spetterebbe l'onere della prova per distruggere la presunzione di cui all'art. 45 cod. pen. Dovrebbe in ogni caso, ad evitare noie, domandare il ricambio della targhetta, approfittando per analogia dell'art. 17 del regolamento, se pure non gli capiterà di trovarsi dinnanzi un ufficiale metrico incredulo che lo metta in contravvenzione! Ed allora non gli resterebbe che affidarsi al prudente giudizio d'un equanime Pretore (v. risposta in casi analoghi sulla *Rivista* di marzo e d'aprile, nonchè la sentenza del Pretore urbano di Milano, ivi).

VELOCIPEDI — CERTIFICATO DI DENUNZIA.

Sig. dott. Dalle Molle, sig. Carradore. — Dato il carattere reale del certificato di denunzia (v. ad es. pag. 137 e 98 della *Rivista* 1902) esso può prestarsi insieme colla bicicletta per cui fu rilasciato, ma non *solo* onde usarlo con altra bicicletta. In questo caso s'incorrerebbe nelle disposizioni dell'art. 10 della legge (*Annuario* 1903, vol. II, pag. 15), ciò che potrebbe facilmente avvenire nei piccoli centri, dove gli agenti sono ancor più al corrente dei fatti e delle persone. Contravventore è chi viene colto a circolare in bicicletta col certificato non corrispondente, ed a lui viene elevata la contravvenzione, salva restando la rivalsa di ogni danno e spesa contro il meccanico o altri che avesse abusato della sua buona fede. Qualora la bicicletta fosse condotta a mano, non sussisterebbe la contravvenzione per le ragioni sopradette.

VELOCIPEDI. — DENUNZIA AL SINDACO. DURATA DEL CERTIFICATO.

Sig. Moiraghi. — La durata del certificato è stabilita dall'art. 5 della legge in 15 giorni, nè può essere ridotta da alcuna disposizione dell'autorità comunale o fiscale. Permessi più brevi furono ragionevolmente emessi da alcuni Sindaci per biciclette portanti il bollo dell'anno precedente e non bollate in tempo utile per circostanze speciali. All'infuori di questi casi di benevola interpretazione ed applicazione del detto art. 5, la limitazione della durata è illegale, arbitraria e di nessun effetto. I 15 giorni decorrono dal giorno della denunzia (v. a pag. 137 della *Rivista* d'aprile 1902, nonchè a pag. 246 della *Rivista* 1904 e pag. 138 della *Rivista* 1905).

MOTOCICLI. — NUOVO REGOLAMENTO. ISTANZE AL PREFETTO,

Sig. Rossi. — Il nuovo regolamento prescrive agli art. 84, 85, 86 delle disposizioni molto simili a quelle per gli automobili. L'art. 62 dice che la domanda per ottenere il certificato d'idoneità debba essere indirizzata al prefetto della provincia in cui il richiedente ha il domicilio. Ma questa parola domicilio devesi evidentemente intendere il luogo dove uno risiede o dimora abitualmente, e non già il domicilio di cui all'art. 16 cod. civ. *Quanto meno potrà sempre intendersi in ambedue i modi a seconda della maggior commodità del richiedente,* dappoichè lo scopo della legge è verosimilmente solo quello che nessun automobile e automobilista sfugga all'iscrizione nei registri tenuti dalla Prefettura del luogo, dove egli più frequentemente circolerà e dove meglio è conosciuto e all'occorrenza identificato (art. 71 nuovo regolamento).

Quindi nessuna preoccupazione per ciò, sebbene sia deplorevole che in questi regolamenti e leggi speciali si usi sempre delle imprecisioni ed inesattezze di linguaggio.

Nella sopraddetta opinione sono altresì confortato dal fatto che nella legge sui velocipedi, all'art. 2, si parla di denunzia al sindaco dell'abituale residenza (e lasciamo pure andare questo « abituale », che è proprio superfluo per la residenza!), e dal fatto ancora che al precedente art. 54 del nuovo regolamento non è detto di quale provincia debba essere il prefetto che rilascia la licenza di circolazione dell'automobile.

Quanto poi ai motocicli, i quali per la tassa delle 20 lire sono ancora soggetti alla legge sui velocipedi, e quindi dovrebbero essere denunciati al sindaco del luogo di residenza o abituale dimora, e per gli art. 84 e 85 del nuovo regolamento dipenderebbero dal prefetto per la licenza di circolazione e per il certificato d'idoneità, senza che in questi due articoli venga specificato quale sia questo prefetto, è chiaro che esso sarà quello della residenza o del domicilio, a piacere del motociclista. Opportuno gli sarà forse inscriversi alla Prefettura da cui dipende il comune ove ha denunziata la motocicletta.

E, siccome per le stesse ragioni, anche i velocipedi e motocicli si possono denunciare tanto al sindaco della residenza, quanto a quello

del domicilio o dimora, così la scelta spetterà sempre al motociclista, sicuro di non incorrere in contravvenzioni. Io non dubito nemmeno che si possa fare la denunzia della motocicletta al sindaco di un comune d'una data provincia, e fare tutte le altre pratiche imposte dal regolamento presso il prefetto d'un'altra provincia; e ciò tanto più per i motocicli già in circolazione.

Le norme (testè uscite) per l'applicazione del nuovo regolamento pare accennino di preferenza al prefetto della provincia del domicilio, ma il ragionamento non cambia per questo.

MOTOCICLI. — REGOLAMENTO NUOVO — ART. 107.

Sig. dott. Mazzoni. — Ella lamenta che alla prefettura non abbiano istruzioni per l'applicazione del nuovo regolamento, che non si abbia voluto ricevere la sua richiesta; e che d'altra parte dagli ufficiali di polizia si annuncino le contravvenzioni, appena passati i 60 giorni di cui all'art. 107. Ella ha ragioni da vendere! purtroppo così accade da noi! Si fanno le leggi e i regolamenti, non ci si dà modo di ottemperarvi, e poi ci si multa ugualmente!!

Ora però (dal 13 aprile !!) sono arrivate le istruzioni alla Prefettura, e sarà fatto in modo che tutte le domande presentate da automobilisti e motociclisti, ch'erano già prima in regola, vengano evase per il 21 aprile.

Quegli altri che non erano in regola col cessato regolamento, e quelli che volessero ora ottenere licenze e certificati nuovi, dovranno attendere qualche giorno. Il T. C. I. ha già fatto e sta facendo pratiche perchè venga aumentato il personale del genio civile addetto agli esami: e perchè venga accordata una proroga del termine fissato dall'art. 107. Ha pure provveduto alla stampa delle norme e istruzioni testè arrivate, affinchè i soci possano facilmente seguirle.

VELOCIPEDI. — NUOVO REGOLAMENTO. — SEGNALI. ART. 44, 102, 103.

Sig. De Folly. — Ai velocipedi, vetture e carri è vietato far uso dei segnali prescritti per gli automobili e per i motocicli. Perciò qualche Comune vorrebbe ora imporre ai velocipedi il campanello; ma questa disposizione (sebbene sotto certi riguardi scusabile) non è conforme al nuovo regolamento, il quale, tolta la *tromba a forte suono* di cui all'art. 55, e la *cornetta a suono acuto* di cui all'art. 86, lascia libero ai conducenti di carri, vetture e velocipedi l'uso di qualsiasi altro segnale (art. 44). Quindi i velocipedisti potranno far uso non solo del campanello, ma anche ad es., d'una *trombetta* a suono debole, flebile, patetico, dolce, o simile!! Questa non li libererà certo da un'eventuale contravvenzione da parte di qualche vigile d'orecchio antimusicale; ma non dubito che verranno assolti dall'imparzialità del Magistrato in base all'art. 49 (il quale però è un po' a doppio taglio).

MOTOCICLETTA E CANE.

Sig. Tamagni. — Non v'è dubbio ch'ella sia responsabile del danno cagionato dal suo cane a quel motociclista (art. 1154 cod. civ.). Potrebbe eventualmente la sua responsabilità venir in parte diminuita dal fatto che il suo cane era tale da non poter incutere timore, e che fu colpa od imperizia del ciclista s'egli lasciò andare la motocicletta. La circostanza che il motociclo fosse già guasto non è presumibile dal momento che veniva usato, e dovrebbe da lei venir provata con testimoni o altro. Veda di rimettere la vertenza ad un arbitro, per es., al nostro consulente legale di costì.

AUTOMOBILE E CANE.

Sig. avv. Perogio. — La questione si riduce a vedere se fu il cane misoneista che si cacciò abbaiando sotto l'automobile, con pericolo di rovinare anche qualche parte di questo, o se fu l'automobile che schiacciò una pacifica bestiola, che faceva la sua strada.

Nel primo caso l'automobilista avrebbe ogni attenuante e forse anche completa escusante, in vista altresì dell'art. 1154 cod. civ. (veda i giudicati in tema di responsabilità nell'*Annuario dell'Automobilismo* 1904-1905, nonchè in quello che uscirà a giorni).

Nel secondo caso invece è troppo logico che l'automobilista debba rispondere del danno. La sua responsabilità però sarebbe certamente minore se si trattasse di un cane che dal suo imprudente proprietario fosse lasciato vagare sulla pubblica via (v. sentenza del tribunale di Pontarlier sull'*Annuario dell'Automobilismo*, che sta per uscire).

Quanto alla responsabilità penale in questo secondo caso, non vi è dubbio che, trattandosi di semplice negligenza, sarebbe tutt'al più applicabile l'art. 482 cod. pen. e non il 429.

AUTOMOBILE E MONELLO.

Sig. Bencetti. — Sebbeno il cod. proc. pen. non ne faccia espresso accenno, è tuttavia indubitato che i vigili urbani, a norma dei regolamenti municipali che li riguardano, debbono, come gli agenti di pubblica sicurezza e le guardie campestri, quali ufficiali di polizia giudiziaria, procedere alla ricerca e all'accertamento dei reati a loro denunciati, siano questi d'azione pubblica o privata. Onde il vigile presente al fatto di quel monello che le ruppe con sassi un fanale, con pericolo di colpire Lei pure, doveva elevargli senz'altro la contravvenzione di cui all'art. 475 cod. pen. e doveva dar seguito alla denuncia-querela da lei fatta in base all'art. 424 cod. pen., facendo immediato verbale d'accertamento. Ella potrebbe con tutto diritto richiedere quanto meno dal sindaco di quel comune un provvedimento disciplinare contro il vigile.

DOGANE. — SOCI DOMICILIATI IN ITALIA RESIDENTI ALL'ESTERO.

Sig. Piemonte. — Se ella vuole far uso in Italia della sua bicicletta deve farle applicare la targhetta dell'anno in corso. Altrimenti la contravvenzione sarebbe inevitabile. Veda la risposta data in caso analogo a pag. 99 della *Rivista* corrente anno. Veda inoltre l'art. 7 *c*) della legge, pag. 15 *Annuario* 1903, vol. II, nonchè le avvertenze importantissime a pag. 22 e seguenti stesso *Annuario*.

DOGANE. — MOTOCICLETTA RISPEDITA IN ITALIA DALL'AUSTRIA-UNGHERIA.

Sig. tenente conte Dentice di Frasso. — Bisogna distinguere. Se la sua motocicletta portante il bollo del 1904 venne rispedita in Italia nel 1905, in allora, siccome la targhetta governativa agli effetti doganali ha valore soltanto durante l'anno in essa segnato, così i diritti daziarî pagati alla reimportazione dallo spedizioniere, non sono più ripetibili dalla Dogana (v. avvertenze a pag. 22-23 *Annuario* 1903, vol. II). Se invece la spedizione avvenne durante il 1904, in allora, siccome nessun diritto doganale doveva pagarsi, così il pagato sarebbe ripetibile dalla Dogana, nonchè dallo spedizioniere.

Infine il deposito da lei in antecedenza fatto a Fiume all'entrata in Ungheria e che non doveva farsi (v. pag. 357, *Annuario* 1903, vol. II), potrà riaversi previa dimostrazione di aver riesportato la macchina.

A questo effetto le occorrerà ottenere un certificato del console ungarico della Sua città che attesti la riesportazione della macchina, e tale certificato spedire alla dogana di Fiume. Lo spedizioniere poi resterà sempre obbligato per la negligenza sua o dei suoi dipendenti, per non aver esatto tale deposito a suo tempo, mentre aveva da lei ricevuto gli opportuni documenti e istruzioni.

DILIGENZE. — AVARIE NEL TRASPORTO DEI VELOCIPEDI.

Non vi è dubbio che Ella abbia diritto ad indennizzo dal gerente dell'impresa; poichè questa è responsabile dei fatti dei suoi impiegati e dipendenti (v. art. 1153, 1644 cod. civ. e 400, 398 cod. comm.).

Voglia per l'eventuale causa di danni rivolgersi ad un nostro consulente legale della Sua città.

AVVERTENZA.

A richiesta di qualche socio, rendo noto a chi ancora non lo sapesse, che per la galleria Vittorio Emanuele II, a Milano, non si può passare colla bicicletta, neppure tenendola a mano. Molto probabilmente ciò si verificherà per ogni altra galleria monumentale in qualsiasi città; quindi sarà bene che ogni socio s'informi prima d'entrarvi, onde evitare contravvenzioni.

Il Capo consulente legale
Avv. BERNARDO GARBATI.

BIBLIOTECA

E. Coopmans, *Guida generale di Milano e provincia*; Milano Attilio Piazza, 1905 (pag. 2000).

Questa Guida, pubblicata dalla ditta Coopmans (via Spiga, 6, Milano) presenta notevoli miglioramenti in confronto di quella dello scorso anno.

Alla *Guida Stradale* è unito un *Atlante Planimetrico della città di Milano*, diviso in 73 carte a colori, disegnato colla scorta della Mappa comunale, per concessione della Giunta municipale. Redatto con criteri scientifici e pratici è rimarchevole per la facilità della consultazione. Vi sono segnate con tinte diverse le costruzioni esistenti e quelle che dovranno essere secondo il piano regolatore, in modo chiaro ed esauriente. Le ultime sei carte raggruppano i *Reparti rurali* facenti parte del Comune di Milano. Il resto della Guida è compilato con modernità: in parecchi dizionari sono raggruppate la *guida stradale*, l'*amministrativa*, quella degli *industriali*, dei *commercianti* e dei *professionisti*, la *guida generale alfabetica* di tutti i nomi indicati nel volume, ed infine la guida dei 297 Comuni della *Provincia*. In questi vari repertori, gli indirizzi delle varie categorie sono dati integralmente. Il volume è l'espressione completa della vita della nostra città; vade-mecum necessario ai privati, ai pubblici uffici, a tutti coloro insomma che del movimento milanese sono parte attiva o di esso si interessano.

Luigi Fossati, *Il pragmapoledittico*; Milano, Angelo Bietti, 1905.

Il nuovo censimento del 1901 ha offerto l'occasione all'editore Bietti di compilare uno speciale dizionario grafico-itinerario dei comuni e delle frazioni del regno, in un volume di 1400 pagine, che riunisce tutte le norme ed indicazioni reclamate dallo sviluppo del commercio e dell'industria, e dalle relazioni politiche ed amministrative. Il grosso ed utile volume è corredato di 16 cartine geografico-itinerario in cromolitografia. Il dizionario (elegantemente legato) costa L. 10; ed i soci del Touring possono averlo, rivolgendosi all'editore (corso Venezia, 5) col 35 % di sconto.

G. Savallo, *Guida di Milano e Provincia*; Milano, Verziere, N. 4, 1905.

E uscita la *Guida Savallo* per il 1905. Questa poderosa pubblicazione, ormai nota a tutti ed indispensabile, è giunta al suo XXV anno di vita; ed ogni anno segna un passo avanti sulla via della perfezione. Fra i molti miglioramenti introdotti in essa ricorderemo il riordino delle tavole topografiche, l'elenco alfabetico dei proprietari di case, numerosi nuovi dati sulle istituzioni di be-

neficenza, società industriali e scuole. Milano s'ingrandisce; e con Milano s'ingrandisce anche questa vecchia, ma sempre rinnovata, *Guida Savallo*, giunta a 1934 pagine, oltre a 150 dedicate alla provincia.

Francesco Fontana, *Illustrazione del Battistero di Arsago Lombardo;* Milano, Tip. dell'*Osservatore Cattolico*, 1876. (Dono del socio signor dott. Luigi Frassi).

Cesare Battisti, *Guida di Pergine Val dei Mocheni e Pinè;* Trento, Soc. tip. ed. trentina, 1904.

In un volumetto di quasi 100 pagine ed adorno di 32 illustrazioni e d'una carta geografica, il dott. Battisti illustra ampiamente, sotto tutti gli aspetti, la bella borgata trentina, e le valli che da essa dipendono. La guida è pubblicata dalla Società Rododendro di Trento, che ci promette altre guide, ed alla quale dobbiamo pure la descrizione della linea ferroviaria: " Da Trento a Tezze ".

Italo Po, *Il Giappone agricolo e industriale;* Piacenza, V. Porta, 1904 (pag. 90; L. 1).

Dal signor Guido Po, sottotenente di vascello sulla Vittor Pisani, il fratello suo dott. Italo Po, ebbe molti dati e fotografie dei quali si valse per alcuni articoli pubblicati sul *Giornale di Agricoltura della Domenica*, ed illustranti, sotto l'aspetto agricolo ed industriale, il Giappone; e tali articoli sono ora uniti nel presente opuscolo, interessante ed utile.

Touring Club de France, *Carte touriste de France;* Paris, Henry Barrère, 1905.

Della nota carta turistica francese al 400 000 è stato pubblicato il foglio XII (Bayonne).

Henry Abbé, *L'Alpinisme et le Clergé Valdôtain;* Aoste, Imprimerie Catholique, 1905 (pag. 48).

Chiunque abbia qualche conoscenza della storia dell'alpinismo in Val d'Aosta, sa come il clero di quei paesi abbia colà assai contribuito allo sviluppo dell'alpinismo, sia coll'ospitalità accordata agli alpinisti quando non esistevano in quelle alte montagne nè alberghi nè rifugi, sia con ardite ascensioni e relative descrizioni: e basti a tale proposito ricordare i nomi dei sacerdoti Carrel, Gorret, Chanoux, Chamonin, Duc, Vescoz, Gadin, Bonin, Bovet, Henry Christillin, Clapasson, Bionaz, Baudin, Thomasset, per tacer d'altri, di tutti i quali si narrano in questo opuscolo (adorno di ritratti e vignette) le onorate imprese.

Max R. Zechlin, *Automobil-Kritik*; Berlin, 1905 (pag. 144).

La letteratura turistica tedesca mancava sino ad ora di una opera che trattasse estesamente e scientificamente dell'automobile; e quella nazione, nella quale l'automobilismo è in continuo progresso, doveva accontentarsi della traduzione di opere francesi ed inglesi. Il *Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein* ha voluto riempiere tale lacuna; ed ha raggiunto assai bene lo scopo colla pubblicazione di quest'opera che studia obbiettivamente (senza alcuna tendenza reclamistica) le varie parti dell'automobile. Il volume è adorno di molte figure.

Carlo Momo, *Il canto della montagna;* Torino, L. Simondetti, 1905.

E' un canto in prosa, in una prosa alata ed entusiastica, che glorifica le magnificenze dell'Ossola bella, le borgate sorridenti al sole, l'orgoglio delle cime nevose, le pinete piene di profumi, lo scrosciar delle acque cadenti, gli eterni ghiacciai, i placidi laghi; un inno alla natura che ridona la fede, fa rifiorire la speranza, fa riprovare gioie smarrite! La bella conferenza viene pubblicata da una delle società alpinistiche unite nella Federazione Prealpina, ed è presentata colla seguente epigrafe: *La Società Escursionisti Ossolani — che s' allieta del nobile culto del monte — suprema poesia — di pace e di dolcezze infinite — offre ai soci — il Canto della Montagna — perchè riviva nella mente e nel cuore — il fascino delle ardite vette — e l' Ossola — lembo di paradiso — che corona l'Italia.* L'artistico opuscolo è adorno di assai belle zincotipie da fotografie di Alfred Holmes, fratelli Guglielmina, E. Lossetti.

Mario Mazzucchelli, *Sulla riduzione del dazio doganale del petrolio raffinato e sulla abolizione del dazio sul petrolio greggio;* Milano, 1905.

Segnaliamo questa dotta ed elaborata monografia, dovuta all'avv. Mazzucchelli, primo vicesegretario della Camera di Commercio di Milano, che tratta sull'argomento, il quale, se ha stretti, importanti rapporti coll'economia nazionale, riesce di speciale interesse per l'automobilismo, sia dal punto di vista turistico che da quello dei pubblici servizi e dei trasporti.

Den Danske Turistforenings, *Aaarsskrift, 1905;* Kobenhavn, 1905.

Anche l'*Annuario* del 1905 del Touring danese è notevole ed assai utile, come i volumi degli anni precedenti; perchè esso non solo contiene notizie ufficiali su quel Touring, ma anche interessanti articoli illustrati, descriventi gite e notevoli località della Danimarca.

Touring Club Suisse, *Annuaire pour 1905;* Genève, 1905.

Il volumetto contiene notizie sul Touring Club Svizzero, ed indicazioni utili a chi viaggia, specialmente in bicicletta od in automobile, nella Svizzera.

Riviste.

— Ad Avellino s'è cominciata, sotto la direzione del dottor G. Stegagno, la pubblicazione del periodico **L'Escursionista Meridionale**, bollettino del Circolo Escursionista Leopoldo Pilla. Auguri.

— Ha cominciato le sue pubblicazioni il periodico **Fiorenza**, *Revue des Etrangers*, settimanale. Si propone di additare agli stranieri quanto hanno di bello Firenze, i suoi dintorni, l'Italia. E' adorno di molte e buone illustrazioni. Auguri.

— Il ***Bulletin Pyrénéen***, (organo bimestrale delle *Sociétés Pyrénéistes*, Pau) nel suo ultimo numero pubblica un articolo del luogotenente C. che descrive una sua ascensione al Vesuvio.

— Il periodico ***In Alto***, (cronaca bimestrale della Società Alpina Friulana in Udine) nel suo N. 2 pubblica un interessante articolo del signor P. Rizzi sull'associazione nazionale *Pro Montibus*.

— Il ***Deutschir Radfahrer-Bund***, (Essen) pubblica sei profili turistici, descriventi, colla figura e colla parola, le strade Colonia-Magonza, Colonia-Treveri, Harz, Monaco-Salisburgo e Innsbruck-Salisburgo, Svizzera sassone-boema, Neckartal.

— Il periodico ***La Lettura Sportiva*** (che dedicherà il suo numero di maggio alle feste sportive di Milano) ha aperto concorsi per una novella o racconto a soggetto sportivo e per una lirica a soggetto sportivo.

— Riceviamo il primo numero del periodico ***L'Italo-Australiano***, periodico settimanale degli Italiani in Australasia, pubblicato a Sydney. Fra le illustrazioni troviamo quelle del Duomo di Milano e degli scavi di Ercolano. Il testo è parte in italiano e parte in inglese.

Doni alla biblioteca.

Segnaliamo alla gratitudine di tutti i soci gli egregi signori che hanno spedito doni preziosi per la Biblioteca del Touring, e raccomandiamo questa alla buona memoria del sodalizio.

Libri ed opuscoli. — *Annuario* e *Rivista Mensile* del Club Alpino Italiano (1900-1904). — *Relazione* dell'attività sociale della sezione di Como del C. A. I. (1899-1902). — *Nuova Guida di Como e dintorni*, Como, editori Bertolini Nani e C. — *L'Italiano in viaggio per Londra*, guida corredata di 4 carte e 21 piante, ediz. Antonio Vallardi, 1851. — *Guida storica dell'Italia e delle isole di Sicilia, Malta, Sardegna, Corsica*, XI edizione, Artaria, 1857. — *Nuovo viaggio in oriente*, di Alfonso Lamartine, edizione Bonomi e Scotti, 1852. — *(Doni del signor Bonfani Oreste di Como).*

***

Carte corografiche. — Carte Routière de la Suisse par Keller. — Carta militare della Valle Inferiore del Po. — Panorama della Crimea. — Tavola generale itineraria della Francia. — Carta moderna degli Stati Sardi di Terraferma, ediz. Vallardi. — Il Mar Baltico coi paesi circonvicini, ediz. Corbetta. — Carta postale, itineraria ed amministrativa delle provincie lombardo-venete, ediz. Vallardi, 1848. — Lodi, Cremona, Piacenza. — Verona, Mantova. — L'Asia, ediz. 1838. — L'Africa, ediz. 1841. — America settentrionale, ediz. 1839. — America meridionale, edizione 1838. — Oceania, ediz. 1830. — Europa, ediz. 1838. — Gran carta del teatro della guerra in Italia, ediz. Civelli. — Carta delle due Sicilie. — Teatro geografico dell'insurrezione siciliana, 1860. — Carta topografica della guerra santa degli Italiani, 1848. — *(Doni del signor Oreste Bonfanti di Como).*

***

Giuseppe Vallardi, *Itinerario d'Italia;* Milano, Pietro e Giuseppe Vallardi, 1832. *(Dono del socio signor Mario Gasparini*

Tutti gli scritti inviati alla *Rivista* sono letti attentamente. Se adattati all'indole del periodico, vengono pubblicati, in tutto o in parte, per quanto lo consentono il tempo e lo spazio; in caso contrario vengono distrutti; ma **i manoscritti non si restituiscono mai.**

Comunicati e notizie del Touring

Relazione della Direzione Generale sull' andamento morale e finanziario del T. C. I. nell'anno 1904.

Egregi Soci,

Dieci anni or sono, pur spiegando tutte le vele alle migliori speranze, nessuno avrebbe potuto immaginare, che in così breve tempo, il Touring dovesse raggiungere la cifra di 43000 Soci, raccolti nei paesi d'Italia e all'Estero, e dispiegare un'attività così molteplice e feconda nel grande, variato campo turistico.

D'anno in anno, con un progresso che fu indice sicuro della sua potente vitalità, il Touring svolse la sua azione con esito sempre più fortunato; ma in nessun anno, più che in quello testè decorso, ebbe così rigoglioso incremento in tutti i servizi, così larga complessa opera d'imprese e di lavori, iniziati od in istudio, o condotti felicemente a termine.

Col crescere del numero dei Soci reclutati (oltre che nei campi turistici e sportivi) in tutti quelli della vita sociale, s'è venuto allargando il programma del Touring, e fu necessario di estendere la sua azione a nuovi orizzonti e dare nuovi impulsi al poderoso e complicato suo meccanismo.

Basta volgere uno sguardo alle svariate manifestazioni del Touring nello scorso anno, per constatare il suo continuo, costante sviluppo.

Accenneremo: al largo contributo dato all'organizzazione del Corpo dei Volontari ciclisti e automobilisti; alla costituzione del quale il Consiglio, accogliendo il voto del Congresso turistico di Brescia (1904), ha dato largo appoggio, plaudente allo scopo altamente patriottico che l'istituzione si prefigge con intento e carattere eminentemente civile; agli studi iniziati per preparare la Mostra automobilistica e le Camere igieniche-modello alla Esposizione del 1906; ai documenti raccolti ed alle iniziative incoraggiate per il miglioramento della viabilità in Italia; alla parte presa nella Commissione ministeriale per la compilazione del nuovo Regolamento stradale; all'incremento nei rapporti coll'Associazione Nazionale per il movimento dei forestieri e colla Società degli albergatori, che a quello così largamente contribuisce.

E poichè l'opera del Touring è ispirata e guidata da alti ideali, ricordiamo che il nostro Sodalizio contribuisce e contribuirà ancor più nell'avvenire, colla propria *Rivista*, col mezzo dei suoi operosi Consoli e de' suoi numerosi Soci residenti fuori paese (4000) a tenere alto e rispettato il nome italiano all'Estero, ed a stringere con vincolo fraterno gli Italiani lontani dalla patria, cooperando così all'azione preziosa, feconda, della Dante Alighieri.

Ed è con orgoglio che vediamo sempre maggiori i nostri rapporti con questo nobilissimo Istituto, che anche ora ci ha voluto chiamare nel Comitato della Sezione " Gli Italiani all'Estero ", che, dietro sua iniziativa, formerà nuova parte interessante dell'Esposizione 1906.

Nello svolgere questa complessa azione, quasi impari ai mezzi apparecchiati, la Direzione, il Consiglio e l'Ufficio non poterono, per quanto buona la loro volontà, mantenere integro il programma prestabilito, e dovettero ridurlo in qualche parte, pur riservandosi, appena l'equilibrio fra i nuovi bisogni e la possibilità lo permetteranno, di soddisfarlo, e di svolgerlo con prontezza e fedeltà, in modo che i Soci nulla abbiano a perdere nella legittima aspettazione loro.

Movimento dei Soci. — Il lusinghiero, progressivo aumento dei nostri Soci (prova evidente che l'opinione pubblica accompagna, con crescente favore, l'opera sempre più estesa e proficua del nostro Sodalizio) è continuato anche nel 1904 con numerose adesioni da ogni parte d'Italia e dell'estero. Parteciparono ad esse persone di ogni classe sociale, perchè a tutte le classi indistintamente il Touring, per le sue moltiplicate attività, può sempre offrire vantaggi morali e materiali; e perciò, sebbene già in vasto campo il Touring abbia raccolto il frutto della sua propaganda, ebbe anche nel passato esercizio il considerevole aumento di 8085 nuovi Soci, dei quali ben 753 dell'Estero.

In questa cifra, che più di qualunque parola illustra il florido stato del nostro Sodalizio, va specialmente notato l'aumento dei Soci Quinquennali (1643), che coi Vitalizi (717) sono non dubbio segno della crescente fiducia nell'avvenire della nostra associazione.

Le perdite per morte, morosità, irreperibilità, furono anche quest'anno assai limitate; infatti esse furono di sole 9,60 %; percentuale sempre inferiore a quelle delle Associazioni congeneri dell'Estero.

Sede sociale. — Come fu più volte ripetuto nella *Rivista*, il Touring trasferiva nel luglio scorso i propri uffici nell' attuale sede di via Monte Napoleone, 14, onde profittare di locali più adatti alle accresciute esigenze dei suoi uffici.

Il Touring che, con altri Sodalizi e Comitati, ha comune lo scopo di far conoscere l'Italia, di rendervi piacevoli e comodi i viaggi e migliorarne le condizioni, il Touring va sempre più stringendo con tali Sodalizi e Comitati i vincoli di amicizia e cooperazione; e fummo perciò ben lieti di offrire ospitalità ad alcuni fra essi, quali l'U. A. Italiana, il Comitato per la costituzione del V. C. A., l'Associazione per il movimento dei forestieri, la Società degli Albergatori ed il Comitato per il futuro X Congresso di navigazione.

Le spese per l'adattamento e trasformazione della nuova sede furono contenute nella misura più economica possibile, pur non dimenticando quel decoro che è richiesto dall'importanza e serietà della nostra Associazione.

Movimento degli uffici. — Poche cifre basteranno per dare una sommaria idea dell'intensità di lavoro dei nostri uffici.

Le sole lettere in arrivo sommarono nel 1904 al cospicuo numero di 106 609 in confronto di 93 383 nel 1903, una media quindi di circa 300 lettere al giorno, media che va continuamente aumentando, mentre a questo cumulo di lettere in arrivo corrisponde un numero quasi altrettanto grande di risposte.

I pieghi spediti ai Soci durante la scorsa annata (*Rivista, Annuario*, Guide, Carte, ecc.) raggiunsero il numero di 804 000, rappresentanti un totale di oltre due milioni e mezzo di porti postali.

L'opera del Personale dei nostri uffici, svolta in tanti così vari, così importanti servizi e lavori, è stata come sempre — dai capi ai minori impiegati — esplicata con intelligenza, zelo e disciplina meritevoli d'ogni elogio, e di questo ci è grato farne particolare, speciale attestazione.

Finanze. — La situazione patrimoniale, così come dal Rendiconto pubblicato colla relazione dei sigg. Sindaci nella *Rivista* dello scorso mese, è in continuo miglioramento. Il patrimonio sociale di L. 258458,71, investito in Rendita ed Azioni delle Ferrovie Meridionali, titoli di tutta solidità, ed in Attività esposte con criteri di largo deprezzamento, è di realizzazione facile e sicura.

Le passività sociali figurano nel rendiconto in cifra assolutamente esigua, astrazione fatta dagli anticipi da parte dei Soci.

Pubblicazioni. — Le pubblicazioni del Touring nel decorso anno furono non meno importanti di quelle del precedente esercizio. Alle Carte topografiche al 500 000 dei Confini d'Italia precedentemente pubblicate, si aggiunse la Carta dei Confini colla Svizzera, e si è ultimato il primo foglio della Carta dei Confini d'Italia, che tra breve sarà distribuito ai Soci del 1905.

Venne pubblicata e distribuita ai Soci la *Guida dell'Abruzzo, e Molise* in continuazione dell'opera, fin dall'inizio intrapresa, di illustrare, itinerariamente, il nostro Paese e venne ultimata la *Guida delle Puglie*, che farà seguito nel 1905.

L'*Annuario Generale* del 1904 si è arricchito di nuovi dati e statistiche interessantissime, assumendo maggiore importanza, in corrispondenza del continuo svilupparsi di ogni ramo del turismo in Italia.

A questo fece seguito quello speciale *Automobilistico*, messo in vendita, e che ottenne larghe approvazioni per la sua incontestata utilità, colmando una lacuna spesso e da molti lamentata in addietro, in questo campo.

La *Rivista*, oggetto di speciali cure, ebbe notevole progresso. Un semplice confronto fra i vari numeri della *Rivista*, confronto che si potrebbe quasi fare di mese in mese, basterebbe a dimostrare il grandioso sviluppo di quest'organo della nostra Associazione, che oggi rispecchia le principali manifestazioni dell'attuale vita turistica e che ha incontrato così largo favore.

Altre pubblicazioni apprezzate le Guide Ferroviarie che vennero pubblicate in numero di sei nel 1904, descriventi la regione delle nostre Riviere di Levante e di Ponente, tre delle principali linee, del Veneto, dell'Emilia e la grande arteria Milano-Genova. Queste Guide Ferroviarie, che facilitano sempre più la conoscenza del nostro Paese, ebbero lusinghiera accoglienza.

Si sta inoltre provvedendo ad una nuova edizione, in 1000 esemplari, della splendida opera *Attraverso l'Italia* la cui prima edizione, completamente esaurita, tanto favore incontrò fra i Soci.

Questo il notevole complesso delle pubblicazioni durante il 1904. Le pubblicazioni promesse nel passato esercizio, e cioè Profili dello Stelvio e Moncenisio, e Monografie, saranno date entro quest'anno e inviate a tutti indistintamente i Soci del 1904; il relativo stanziamento di Bilancio nella cifra di L. 21 957 è conferma di questo impegno.

Esposizioni. — Il turismo e lo *sport* hanno, come ognuno sa, contribuito grandemente allo sviluppo delle relative industrie, manifestatosi nello scorso anno in molte notevoli Esposizioni; nè a queste poteva restare estraneo il Touring, che in tali Esposizioni trovò ampio e fecondo campo di propaganda, sia cementando i rapporti già esistenti fra i Soci, sia conquistandone di nuovi e facendo apprezzare al pubblico i suoi scopi patriottici e pratici.

Per questo il Touring volle prender parte alle Esposizioni di Torino, Bologna, Brescia e a quella grandiosa manifestazione che è l'Esposizione annuale di Parigi, dove primo ed unico fra i Tourings esteri seppe affermare l'importanza della sua opera nei rapporti internazionali, raccogliendo il plauso di quanti ebbero campo di osservare le sue mostre.

Convegni e Congressi. — Mezzo efficace di propaganda per il Touring e di affratellamento dei Soci delle singole regioni sono anche i Convegni e i Congressi.

Dei Convegni del 1904 specialmente importanti furono: quelli di Genova e di Brescia, in occasione dei quali si svolsero pure interessanti Congressi; di Siena, che riuscì grandioso e degno della gentile e insuperabile città, anche per l'Esposizione, in quei giorni, d'arte antica senese; di Pieve di Cadore, notevole perchè fu il primo grande Congresso che fu tenuto in montagna; della Spezia, in occasione del varo di una grande nave; a Vittorio; e, per tacer d'altri (di tutti i quali fu data relazione nella *Rivista*), a Cagliari, che offrì propizia occasione della visita automobilistica in Sardegna del nostro Direttore Generale, viaggio che, oltrecchè affermare i vincoli di simpatia con quei generosi ed ospitali Isolani, contribuì notevolmente a far conoscere ed apprezzare il nuovo mezzo di locomozione.

Il Touring prese attiva parte al Congresso automobilistico di Torino, ed a quello della L. I. A. T., portandovi il suo contributo nello studio delle varie questioni riguardanti il turismo.

Corpo Consolare. — I Capoconsoli e Consoli continuarono al Touring largo contributo d'opera, tanto nel lavoro di propaganda, quanto in quello prezioso di informazioni. E' al Corpo Consolare che dobbiamo gran parte di quelle svariate notizie che, coll'*Annuario*, colle Guide, con altre pubblicazioni, possiamo mettere a disposizione di tutti i Soci; è in esso che riponiamo larga fiducia per conseguire quell'utile e pratico assetto dell'Ufficio informazioni che, nell'interesse dei Soci e del Paese anche, ha ed avrà le nostre maggiori cure.

Per disposizione statutaria, il Corpo Consolare doveva venire quest'anno riconfermato o rinnovato. Le sostituzioni si ridussero ad un numero esiguo e furono causate, sia da morte, sia da private occupazioni di qualche Console, che gli impedirono di continuare un lavoro proficuo.

Al benemerito Corpo Consolare, forza principale del nostro Sodalizio, perchè esso diffonde, interpreta, eseguisce le iniziative ed i deliberati del Consiglio, sino nei centri più lontani della Sede sociale, presentiamo l'espressione della nostra maggiore considerazione ed i nostri più vivi ringraziamenti.

Ed abbiamo il piacere di comunicare la costituzione avvenuta del Corpo Consolare di Milano nelle persone di: Avv. Felice Pizzagalli, Capoconsole, Marcora rag. Mario, Negri Achille, Pozzoli prof. Carlo, Villa dott. Enrico, Volpi Alessandro, rispondendo così ad un vivo desiderio qui vivamente espresso.

L'opera del Corpo Consolare Milanese coopererà efficacemente alla buona riuscita delle diverse manifestazioni turistiche promosse dal Comitato dei festeggiamenti per le prossime Feste del decennio.

Legali. — Questa sezione, attivissima, ha continuato regolarmente il suo utile servizio di gratuita consultazione ai Soci, rispondendo con sollecitudine alle sempre più numerose e complesse questioni che le vengono sottoposte, e le cui soluzioni, frequentemente pubblicate, con opportuni consigli, sulla nostra *Rivista*, formano una preziosa guida su questo argomento.

Medici. — Fortunatamente l'opera dei nostri egregi Medici ebbe occasione di praticarsi solo in casi rari di accidenti in viaggio. Così, come il Corpo Consolare ebbe a rispondere con intelligente cura, e con opportune osservazioni ed ottimi consigli, nelle varie inchieste attivate dal nostro Sodalizio, e sentiamo il dovere di mandare anche a questi nostri preziosi Collaboratori sinceri ringraziamenti.

L'affiliamento dei Farmacisti, la di cui utilità fu d'anno in anno sempre più apprezzata dai nostri Soci, venne nell'anno decorso organizzato dalla nostra Sezione medica con più opportuni criteri.

Strade. — Di questo problema così capitale per l'avvenire del turismo, il Touring si occupò intensamente per mezzo della sua speciale Commissione tecnica.

Furono promossi due importantissimi Concorsi, uno per una Monografia stradale di una delle provincie d'Italia, l'altro per la compilazione di un Manuale pratico ad uso degli Stradini, con un totale di premi di L. 4400 (delle quali L. 2700 saranno a carico dell'esercizio 1905 e le residue L. 1700 largite da amici dell'Istituzione) e numerose medaglie d'oro e d'argento, e varie menzioni d'onore. Tali Concorsi trovarono favorevole accoglienza dai Tecnici, specialmente dello Stato, delle Provincie e dei Comuni, presso i quali venne fatta attiva opera di propaganda a favore della buona viabilità, sicchè possiamo trarne affidamento che da tale propaganda saranno per derivare importanti risultati pratici.

Nel prossimo Congresso di questo maggio, il nostro Capo sezione strade tratterà della viabilità in relazione al turismo, mentre la Commissione anzidetta sta avvisando ai mezzi per ottenere col concorso cordiale ed appoggio di qualche Provincia, un pratico esperimento di manutenzione stradale.

Cartelli indicatori. — Le continue domande di cartelli, le quali ci pervengono specialmente dalle pubbliche Amministrazioni e le offerte raccolte, che raggiunsero la ragguardevole cifra di L. 15 000, stanno a provare il favore che accompagna questa nostra iniziativa. Alla fine dello scorso anno erano stati collocati circa 600 nuovi cartelli distribuiti così: 430 nell'Alta Italia (donde ci pervennero le maggiori offerte di denaro e di gratuita collocazione), 120 nell'Italia Centrale (della quale ci piace segnalare i riusciti e completi impianti di Siena e Pisa) e 50 nell'Italia Meridionale dove più difficile e costosa riesce la messa in opera delle nostre segnalazioni.

Nello stesso tempo furono dall'apposita Commissione condotti a termine studi sulla durata dei cartelli collocati, i cui risultati ci condussero a modificazioni sostanziali nella loro materiale esecuzione che applicheremo nell'avvenire. Non possiamo a meno di ricordare che i nostri più utili cooperatori furono, insieme coi Consoli, gli Uffici tecnici dello Stato, delle Provincie, dei Comuni, ai quali ci è grato porgere i nostri più sentiti ringraziamenti, nella fiducia che essi vorranno, colla loro apprezzata cooperazione, facilitarci il futuro lavoro.

Cassette di riparazione. — Questo servizio, che per il continuo perfezionarsi negli organi meccanici dei moderni mezzi di locomozione, non ha più per se stesso quell'importanza che ne determinò l'istituzione, è pur sempre apprezzato dove troppo grandi distanze separano da un centro abitato il ciclista in viaggio; e perciò lo speciale ufficio, pur facendo più rare le sue concessioni, non mancò, come non mancherà per l'avvenire, di provvedere di questo aiuto quelle località che ne abbisognassero.

Dogane. — A facilitare i viaggi internazionali, divenuti assai più frequenti collo svilupparsi del ciclo e dell'automobile, il Touring nostro, come i Tourings delle altre Nazioni, seppe ottenere dalle Dogane, nostre e straniere, speciali facilitazioni per i nostri Soci e per quelli delle Società alleate che, in un senso o nell'altro, varcano le frontiere.

Per ottenere e conservare tali facilitazioni, il Touring ha dovuto naturalmente prestare speciali garanzie che nello scorso anno sommarono, per l'esenzione dal deposito dei dazi a L. 20 000 circa per le biciclette e L. 50 000 per gli automobili; veicoli rappresentanti complessivamente un valore di ben L. 1 650 000.

Giova osservare che tali dati riguardano solo i casi in cui le Autorità doganali dei vari paesi richiesero speciali documenti, mentre sono esclusi quelli in cui il passaggio della frontiera è fatto *bona fide* su semplice presentazione della tessera sociale.

Siamo lieti di constatare che i Soci i quali approfittarono di tali vantaggi e della garanzia del Touring, restando esenti del deposito cauzionale alla frontiera, seppero anche sottomettersi alle piccole formalità doganali richieste; ma nello stesso tempo dobbiamo avvertire che alcuni Soci, pochi per fortuna, cagionarono noie e danni al Touring per risparmiarsi un piccolo disturbo personale. Tali danni si contennero nello scorso anno entro limiti relativamente modesti (L. 624,70 già liquidate e L. 2846,10 in contestazione), ma poichè, in seguito al continuo incremento nel numero dei Soci e all'aumento dei relativi passaggi di confine, tale danno accenna ad accrescere, così stiamo avvisando ai mezzi per rendere meno facili tali negligenze, e per questo rivolgiamo sin d'ora preghiera a tutti i Soci perchè vogliano attenersi scrupolosamente alle formalità doganali nel passaggio dei confini.

Sezione automobilistica. — Nel campo automobilistico l'opera del Touring è andata di anno in anno sempre più sviluppandosi, sempre più interessandosi del continuo evolversi dell'automobilismo in Italia.

La sua opera efficace si esplicò in tutte le quistioni, specialcialmente inerenti al turismo, sia prendendo parte a tutte le Esposizioni automobilistiche d'Italia ed a quelle di Parigi, sia pubblicando l'*Annuario* per gli Automobilisti, del quale ebbimo già a far cenno, sia procurando notevoli vantaggi all'automobilismo coll'organizzazione del servizio pel rifornimento della benzina, affiliamento Meccanici e *garages*.

La competenza del Touring in questo campo fu ufficialmente riconosciuta da S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici che, insieme alle principali personalità automobilistiche, chiamava una Rappresentanza del nostro Consiglio a partecipare ai lavori per la compilazione del Regolamento di circolazione degli automobili e delle motociclette sulle strade ordinarie, testè pubblicato.

Parte notevole ebbe pure il Touring nei lavori dell'U. A. I. e in quelli che successivamente condussero alla costituzione dell'A. C. d'Italia, del quale fa parte. La Sezione automobilistica poi, a mezzo della nostra *Rivista*, ha tenuti informati i nostri Soci delle principali novità in questo campo, e colla graziosa cooperazione del Consolato di Torino, organizzò anche quest'anno, con criteri pratici, un circuito al Colle di Sestrières, i cui risultati riuscirono interessentissimi.

Alberghi. — Il nuovo sistema di affiliamento, coll'intervento diretto di un nostro Impiegato, che sul luogo studiasse le reali condizioni dei singoli alberghi, ha dato risultati soddisfacenti. Quantunque per le sue difficoltà il provvedimento richiedesse un maggiore rimpiego di tempo, si affiliarono anche nel decorso anno circa 200 nuovi alberghi, che con quelli degli anni precedenti formano un totale di 400 alberghi circa, dei quali 220 nell'Alta Italia. La sproporzione evidente tra questa ed il resto d'Italia denota l'insufficienza (esclusione fatta dei principali centri), di alberghi raccomandabili. A ciò il Touring cerca con tutte le sue forze di provvedere, dedicando particolare attenzione specialmente a quelle regioni che più ne abbisognano; e la Commissione apposita, oltre alla pubblicazione di uno speciale opuscolo, *Il Touring agli Albergatori*, inteso ad indicare i mezzi di miglioramento negli alberghi di ordine secondario, sta ora ultimando una minuziosa inchiesta sullo stato degli alberghi in tutta Italia, l'esito della quale, per la volonterosa coope azione del Corpo Consolare e Medico, è ormai assicurato. A inchiesta fatta si potranno suggerire agli Albergatori, a seconda delle deficienze riscontrate, i mezzi più opportuni per rimediarvi.

A questa nostra Commissione, come già annunciammo il Comitato generale dell'Esposizione pel 1906 affidava l'incarico di preparare una Mostra di camere igieniche, ed essa vi provvede alacremente, convinta di riuscire a praticamente così dimostrare agli interessati che le esigenze dell'igiene e del *comfort* possono conciliarsi coll'economia e coll'eleganza.

Meccanici e garages. — Coll'uguale sistema d'affiliamento diretto, adottato per gli alberghi, si è andata riformando l'organizzazione di questi importantissimi servizi. Previa constatazione della relativa capacità ed importanza, 225 Meccanici, 23 *garages*, fra i migliori, furono affiliati, dividendoli in opportune categorie. Il loro servizio è così riuscito di indiscutibile utilità ai nostri soci, utilità che si farà sempre più manifesta al continuo svilupparsi del turismo in Italia.

Touring-benzina e lubrificanti. — Come già accennammo nella relazione dell'esercizio precedente, i depositi di benzina e lubrificanti vennero sostituiti da affiliamenti oggi già in numero di 320. Si è così riuscito a rendere molto più fitta la rete dei posti ove gli automobili possono rifornirsi con sicurezza e a condizioni specialmente vantaggiose, condizioni che permettono ai Soci di provvedersi di benzina ad un prezzo intorno ad una lira per chg.

Abbiamo fiducia di avere così facilitato i viaggi automobilistici contribuendo non poco alla conoscenza del nostro Paese per parte dei Nazionali e degli Stranieri.

Le Feste del decennio. — Le Feste per solennizzare il primo decennio di vita del nostro sodalizio, avrebbero dovuto aver luogo nello scorso novembre, ma quelle Feste, data la stagione non opportuna, perchè avessero a svolgersi con larghezza rispondente all'importanza della ricorrenza, furono rimandate al prossimo maggio. Tale dilazione ebbe l'approvazione dei Soci; e le feste, non dubitiamo, riusciranno degne del nostro sodalizio, prova novella della sua giovane vitalità, ed eloquente testimonio della concordia che unisce i Soci.

Pur rimandandole, si volle però segnalata la data memoranda del 4 novembre 1904 con speciale manifestazione. Il nostro Direttore generale donava in quell'occasione al Consiglio, perchè la distribuisse a tutti i Soci, una medaglia che riuscì graditissima. Il Consiglio credette doveroso di manifestare ai benemeriti membri del Corpo Consolare la gratitudine del Sodalizio, coll'assegnare ad essi una medaglia in argento.

Non potemmo anche dimenticare in questa gradita occasione, l'appoggio cortese e continuo datoci dalla Stampa politica e sportiva, e quindi abbiamo creduto doveroso assegnare una medaglia anche ai giornali che più di frequente ci incoraggiarono nell'opera nostra, una medaglia che verrà consegnata in occasione delle feste di maggio, attestato modesto d'una gratitudine grande e sincera.

Con queste risultanze, l'anno 1904 chiude il primo decennio dell'opera feconda del Touring Club Italiano.

Il nostro Sodalizio, forte, di 43 mila Soci in un concorde intento patriottico, assistito dalla simpatia e dalla estimazione generale, e dal favore delle Autorità e dei pubblici uffici, il nostro Sodalizio, alleato ai maggiori similari all'estero, nel pieno assetto di un'organizzazione poderosa e d'un'amministrazione considerevole, può fidente guardare all'avvenire, e nuove e più intense energie apportare ai fini sempre maggiori, sempre più alti, della sua opera civile e nazionale.

LA DIREZIONE.

9 aprile 1905.

Sunto del verbale dell'assemblea generale ordinaria dei Soci del Touring Club Italiano.

(9 aprile 1905).

Preliminari.

JOHNSON comm. FEDERICO alle ore 13,30 dichiara aperta la seduta. Invita l'assemblea a nominarsi un presidente.

Varie voci propongono l'ing. Vanzetti.

JOHNSON invita l'ing. Vanzetti ad assumere la Presidenza.

VANZETTI ing. CARLO assumendo la presidenza dell'assemblea ringrazia, ed avverte che, conformemente al desiderio espresso lo scorso anno da alcuni soci, sono presenti due stenografi.

LONGONI EDGARDO domanda la parola sull'avviso di convocazione e per l'interpretazione dell'art. 27 dello statuto. Presenta il seguente ordine del giorno:

" I soci del T. C. I. convocati in assemblea oggi, domenica 9 aprile, richiesti di pronunciamento sullo spirito dell'art. 27 dello Statuto sociale, non approvano ogni altra interpretazione e deliberano, per non creare precedenti, che la riunione dei soci in assemblea generale ordinaria debba effettuarsi entro il mese di marzo di ogni anno ".

BERTARELLI cav. L. V., rispondendo a nome della Direzione dice che questa è disposta a studiare la questione; espone le ragioni che rendono impossibile la convocazione dell'assemblea in epoca anteriore a questa; non accetta l'ordine del giorno.

L'ordine del giorno Longoni, messo ai voti, è respinto a grande maggioranza, non ottenendo che cinque voti favorevoli.

PERRONE lamenta che l'aula è sorda. Propone per questa ragione di rimandare l'assemblea *(rumori)*. Presenta in proposito una formale proposta; ma poi non insiste su di essa.

Verbale dell'assemblea 10 aprile 1904.

FORTINI lamenta che il verbale dell'assemblea dello scorso anno, pubblicato dalla *Rivista*, non è completo; e ricorda alcune cose da lui dette e non registrate.

RIVA cav. ALBERTO, vice-direttore generale, dichiara che il verbale è un riassunto esatto della discussione; si sarà abbreviato ma non omesso; aggiunge che se quest'anno ci sono gli stenografi, ciò avvenne perchè si desidera tenere in archivio la relazione letterale di quanto viene detto in assemblea, ma non per pubblicar tutto nella *Rivista (approvazioni)*.

VANZETTI presidente, mette ai voti " se l'assemblea è d'accordo che il verbale, per quanto fatto da stenografi, sia pubblicato sulla *Rivista* in forma completa ma riassuntiva, restando negli archivi del Consiglio, a disposizione dei soci, il verbale autentico ".

PERRONE appoggia Fortini.

VANZETTI, presidente, interroga l'assemblea sul modo di pubblicare i verbali nella *Rivista*.

La proposta di redigere i verbali completi, ma in riassunto rimanendo a disposizione dei soci l'intera trascrizione stenografica negli archivi dell'Associazione, è approvata all'unanimità.

Il verbale dell'assemblea del 1904, quale fu pubblicato nella *Rivista*, viene quindi approvato, con un solo voto contrario.

Relazione della Direzione.

RIVA ing. ALBERTO, vice-direttore generale, legge la relazione della Direzione sull'andamento economico e morale del Touring durante il 1904 (v. p. 176). L'Assemblea plaude alla relazione.

FORTINI parla sulla compilazione del bilancio; lamenta che in esso non appariscano i proventi della pubbicità; e dopo altre osservazioni presenta il seguente ordine del giorno:

" L'Assemblea del T. C. I., riunitasi in Milano il 9 aprile 1905 sentita la relazione dei Sindaci pel Bilancio consuntivo 1904, considerando che dal detto Bilancio viene totalmente a mancare suo scopo ed ai soci la possibilità di un serio controllo, delibera di rimandare ad altra tornata la discussione del detto Bilancio, cioè a quando esso sarà l'esplicazione veritiera di tutte le operazioni compiute durante l'anno, e togliere così ai soci ogni dubbio intorno alla effettiva portata degli introiti nella misura e qualità delle spese ".

BASSI dott. ERCOLE, esprime, interpretando il sentimento dei soci, il ringraziamento al comm. Johnson per il dono gradito della medaglia; loda l'opera del Consiglio; esprime il desiderio di stabilire la categoria dei soci aderenti (figli minorenni di soci), a quota ridotta e con rinuncia agli stampati; raccomanda di continuare nell'opera per il miglioramento delle strade, specialmente nei dintorni di Milano; afferma infine che la nostra non è una società commerciale, e perciò non è soggetta al Codice di commercio.

PEZZO, per una mozione d'ordine, vorrebbe che gli agenti di pubblicità non venissero qui a parlare sulla questione della *reclame*.

Bontempelli raccomanda i cartelli indicatori; gli studi per la diminuzione del dazio sulla benzina; i miglioramenti da introdursi negli affiliamenti degli alberghi.

Fortini reclama la votazione del suo ordine del giorno, che è una pregiudiziale.

Puricelli, avvocato, dimostra che l'ordine del giorno Fortini non sarebbe nemmeno proponibile; prova che il Touring è una associazione retta dal proprio statuto, e non soggetta al Codice di commercio; e afferma che nella compilazione del Bilancio nessuna norma legale può dirsi violata, perchè nessuna norma speciale, all'infuori di quella dettata dai soci, può essere imposta ai Sindaci che qui non sono altro che revisori dei conti.

Bertarelli L. V. crede necessaria una formale dichiarazione a nome del Consiglio. " Dal punto di vista giuridico — egli dice — i soci Bassi e Puricelli hanno risposto in modo che risolve la questione ed al loro modo di vedere si associa perfettamente il Consiglio. Soltanto il Consiglio rileva e respinge totalmente l'insinuazione (perchè altrimenti non si può chiamare quella del signor Fortini) che nei bilanci qualche cosa si sia alterato dalla verità *(approvazioni).* Gli introiti avutisi a diverso titolo, e qualunque sia il titolo a cui si sono avuti devono rispondere in bilancio ad altrettante spese, ma la forma di esposizione e di citazione di questi introiti e di queste spese è lasciato all'apprezzamento del Consiglio, salvo e impregiudicato il fatto che il Consiglio ed i Sindaci devono rispondere della verità in quanto sono cifre. Qualsiasi bilancio di qualunque importanza, anche i bilanci comunali ed i bilanci dello Stato, sono raccolti in pochi dati, e questi pochi dati evidentemente non fanno che concentrare una grande quantità di cifre. Si dica che c'è qualche cosa di inesatto. Siamo qui per rispondere: altrimenti (rivolto al socio Fortini) le sue affermazioni sono destituite di valore.

Fortini torna a parlare; ma la sua voce è coperta da proteste e da urla generali.

Puricelli vorrebbe che l'assemblea dichiarasse che l'ordine del giorno Fortini, che parte da un preconcetto errato, non può venir posto in votazione.

Ravizza osserva che la rendita della pubblicità non figura in bilancio.

Mira avv. Francesco, deputato, parla per una mozione d'ordine. " La nostra associazione — egli dice — e le assemblee che si tengono sono regolate dallo statuto sociale. In base a quello che ha detto l'avv. Puricelli, in base allo Statuto, noi abbiamo delle norme che dobbiamo mantenere, non solo per noi, che siamo qui, ma per rispetto ai Soci, che si fidano di noi, e che sanno che la loro garanzia è nello Statuto. In base allo Statuto i soci delegano i loro poteri di revisione ai Sindaci. Non credo sia ammissibile e sarebbe stabilire un precedente gravissimo questo che un socio possa venire ad impugnare ciò che tutti i soci hanno fatto, sostenendo che non sia regolare; e quindi noi non possiamo permettere che quell'ordine del giorno sia posto in votazione come estraneo e contrario allo Statuto ".

Vanzetti presidente, parla sull'ordine della votazione.

Vanzetti presidente, invita i soci che intendono mettere in votazione l'ordine del giorno Fortini, di alzare la mano.

A voti unanimi (tranne uno), l'assemblea ritiene che l'ordine del giorno Fortini non deve venir posto in discussione.

Riva ing. Alberto dichiara che, sbarazzata la questione di principio, sulla quale naturalmente il Consiglio non poteva convenire, darà uno schiarimento. Prende la voce — *Rivista Mensile* — che nel bilancio consuntivo figura per 77 mila lire. Che cosa è questa cifra? È la risultanza fra la cifra che realmente è costata la *Rivista Mensile* (L. 92 969) meno 15 000 lire pubblicità che sono state dedotte. Così si hanno appunto 77 000 lire, perchè queste 15 000 lire hanno pagato quella parte; è una sopravvenienza che è venuta a pagare quella parte di sedici pagine accavallate nella *Rivista* che sono servite per la pubblicità. E così di seguito si potrà dire per tutto il resto.

Valagussa propone il seguente ordine del giorno:

" I soci del T. C. I. riuniti in assemblea generale ordinaria, udita la relazione della Direzione Generale sull'andamento morale ed economico dell'Associazione, nel mentre porgono i più vivi ringraziamenti a tutto il Consiglio per l'opera intelligente ed attiva, prestata, votano un plauso alla Direzione stessa. "

L'ordine del giorno Valagusa è approvato a voti unanimi.

Il bilancio.

Vanzetti presidente, propone di dare per letta la relazione dei sindaci, già pubblicata nella *Rivista*. È approvato.

Fortini lamenta varie cose: trova che si è speso troppo per la nuova sede: lamenta che non sia in essa la sezione strade e la rimessa per le biciclette; che la spesa della *Rivista* sia esposta senza quella della corrispondente pubblicità, che si spende troppo per la *Rivista,* per la propaganda, per le spese generali; che non sono abbastanza tutelati i diritti degli impiegati. (L'oratore, continuamente interrotto dalle proteste dell'assemblea, rinuncia alla parola).

Bassi loda l'abilità del Consiglio, che con tenui mezzi ha saputo ottenere tanto.

Riva, vice-direttore generale, risponde al socio Fortini: " Per la *Rivista* — egli dice — noi abbiamo esposta la cifra nette di 77 000 lire, perchè ciò risponde ad un nostro criterio amministrativo; e così continueremo a fare anche in avvenire, sicuri di avere l'approvazione di tutti i Soci che hanno vero amore ed interesse per l'Associazione. Per i mobili sono state spese 23 000 lire compresi gli apparecchi telefonici, illuminazione, opere varie d'adattamento materiale di amministrazione. Si trattava di mettere in assetto tutta la nuova sede che consta di 30 locali tra grandi e piccoli. Se vogliono il dettaglio di tutto quello che abbiamo speso è qui e siamo pronti presentarlo; ma credano i soci, che abbiamo messo tutto l'impegno per contenere le spese nel più stretto limite possibile. Quanto alla propaganda che è nella cifra di 27 300, essa si compone di una quantità di voci (consolati, convegni, esposizioni di Torino, Bologna, Brescia, Ravenna, Parigi). Abbiamo la voce, *Medaglie e spese* che ammontano a L. 1007: *Premi ai soci benemeriti, pubblicazioni di propaganda* (e qui ne abbiamo una fila che rappresentano L. 5282) con un totale di L. 27302. L'amministrazione ha da un decennio date prove reali di essersi sempre inspirata alla massima economia curando di dare ai soci più di quanto è da essi corrisposto colla loro quota sociale, realizzando allo stesso tempo notevoli rimanenze attive. L'Assemblea quindi può confidare che la Direzione fa quanto possibile per contenere le spese nella minima loro portata.

Bertarelli L. V. risponde alle osservazioni del dott. Bassi: Il dott. Bassi ha ripresentato la proposta altra volta portata allo studio, della creazione cioè di una categoria di soci a prezzo ridotto, soci che rinuncino alle spese vive più dirette che sono le pubblicazioni e che abbiano per questa rinuncia un motivo nel legame di famiglia: soci minorenni per essere più precisi ancora. Il Consiglio negli anni scorsi, ha studiato la questione e l'ha risoluta negativamente, perchè riteneva che fosse inopportuno aderirvi: ma non si rifiuta di prendere ancora in esame la questione, perchè si sono modificate le cose da quello che erano in origine. Le spese di pubblicazione, prima, importavano un onere molto più grave di quello che sia attualmente, perchè ora l'Associazione ha unito a quella una quantità di iniziative diverse e che hanno un carattere più generale, che quindi potrebbero formare un cespite da trattarsi in modo diverso da quello fatto finora. Quindi assicura il dott. Bassi che la sua proposta sarà presa in esame, e possibilmente attuata. " Per ciò che riguarda le strade urbane — continua — e per quelle intorno a Milano, passiamo la raccomandazione al dott. Candiani qui presente, che è assessore comunale e la raccomandazione spero sarà presa in seria considerazione. Si sa che le nostre strade hanno impedito lo sviluppo dell'automobilismo e del turismo in genere. Il Touring però si è vivamente occupato di questo e della Commissione speciale per il miglioramento delle strade fanno parte tecnici della Deputazione e del Consiglio provinciale e dell'Ufficio tecnico, sul quale esso non manca di fare pressione. Anche in questo momento sono in corso delle trattative perchè si possa arrivare a qualche cosa di molto serio. Il socio Fortini ha osservato che nella nuova sede del Touring non c'è locale per le biciclette. È giusto; ma si è già provveduto, ed a giorni ci sarà anche qualche posto per custodire le biciclette. La sezione " strade " egli dice, non risiede nel Touring, e ciò significherebbe che la nuova sede del Touring è insufficiente a raccogliere tutte le sezioni. Se la sede fosse insufficiente, e non abbiamo che ad augurarci che lo divenga presto, sarebbe da far colpa all'amministrazione per non aver provveduto, ma certo allora non si dovrebbe farle torto di eccessive spese per avere preso una sede che già a quest'ora sarebbe troppo piccola. Ma se i soli impiegati tecnici della sezione strade sono separati e precisamente in casa mia, ciò è per poterli meglio dirigere, ma posso assicurare il signor Fortini che per questi impiegati il Touring non ha mai pagato un centesimo. Il socio Bontempelli osserva che i cartelli indicatori che vengono collocati sulle strade, lo sono troppo saltuariamente, e vorrebbe che fossero meglio distribuiti e più completi in date zone. Ora il concetto suo, che è giusto, è un concetto che fu propugnato in qualche riunione della Lega Internazionale delle associazioni turistiche; ma vi si oppone quel criterio di distribuzione al quale dobbiamo essere ossequenti: si deve tener conto dell'origine delle sottoscrizioni per collocare i cartelli. Per i cartelli collocati d'ufficio, con i danari dell'Associazione, è altrettanto giusto che essi vengano distribuiti per tutta Italia, perchè i contributi dei soci ci vengono da tutta la Penisola. Anche per gli sconti, sia per affitto sia per adattamento di locali degli alberghi, devo dichiarare che vi sono in merito dei pregiudizi dovuti a tradizione vecchia, di quando cioè l'affiliamento era fatto per corrispondenza od in forma generica. Gli affiliamenti attuali sono fatti da un viaggiatore nostro valentissimo, che tratta le condizioni sul luogo; e tutti avranno osservato che nell'*Annuario* sono indicati i prezzi delle camere a seconda dei piani ed a seconda dell'esposizione, verso corte o verso strada; sono indicati i prezzi dei pasti e gli

sconti; il più spesso quando ci sono le note dei prezzi dei restaurants. E' difficile che l'albergatore possa in qualche modo fuorviare dal contratto fatto. E' una cosa che può accadere, ma non così frequentemente come prima. Quanto al fare dei *coupons* tipo Cook faccio osservare che la stessa Casa Cook non funziona come crede il socio Bontempelli, ma il viaggiatore che entra in un albergo deve dichiarare prima se o meno presenta dei *coupons* Cook, ed è naturale che ciò accada, perchè in ogni albergo ci sono camere da ogni prezzo, e non si può pretendere che il cliente Cook abbia una camera che non sia proporzionata nel valore a quello che poi pagherà. Il *coupon* non è quindi una difesa: è una difesa solo in quanto l'albergatore sia ossequiente al contratto fatto.

REZZOLI lamenta che il bilancio sia troppo riassuntivo. Vorrebbe che in esso apparissero gli introiti della pubblicità.

BASSI ringrazia per le risposte avute.

RIVA risponde al socio Rezzoli, per spiegare le ragioni che inducono il Consiglio a compilare il bilancio come è compilato. Osserva a Bontempelli che nel Congresso che il Touring terrà nel prossimo maggio, l'on. Massimini parlerà appunto della tassa sulla benzina.

GASPAROTTO avv. LUIGI raccomanda le condizioni degli impiegati, e presenta il seguente ordine del giorno:

" L'assemblea raccomanda alla sollecitudine del Consiglio la condizione degli impiegati del Touring soprattutto per la parte che riguarda la previdenza. „

Raccomanda pure che il Touring, colla propaganda e coll'esempio, appoggi l'agitazione per il riposo festivo, e presenta il seguente ordine del giorno:

" L'assemblea, convinta che la istituzione del riposo settimanale anche in Italia varrà a conquistare alla grande famiglia del Touring, e per conseguenza alla coltura italiana, quanti oggidì vi sono esclusi per le loro speciali consuetudini di vita, nell'attesa dell'auspicata riforma, raccomanda al Consiglio di portare, nella forma che riterrà più opportuna, l'adesione del Touring alla propaganda nazionale " Pro riposo festivo. „

BERTARELLI dichiara che il Consiglio si è già associato precedentemente al concetto del riposo festivo; e su questo terreno ha fatto moltissimo. Gli impiegati del Touring hanno orari perfettamente umani e sopportabili; non solo, ma hanno di norma il riposo festivo. Soltanto a turno viene applicato il lavoro festivo, cosa che è necessaria per mantenere gli uffici in contatto col pubblico, e che fu richiesta dagli stessi soci meno abbienti, i quali non hanno altra occasione di venire da noi che la domenica.

L'ordine del giorno GASPAROTTO, dopo altre osservazioni dello stesso, viene approvato a voti unanimi.

Altre raccomandazioni.

PERRONE raccomanda che l'anno venturo si scelga per l'assemblea una sala meno afona.

GASPAROLI raccomanda si facciano pratiche per ottenere che a Milano l'inaffiamento delle strade non venga fatto in modo da rendere impossibile il transito delle biciclette.

BORSALINI propone si faccia istanza che si ponga, per evitare contravvenzioni, all'ingresso della Galleria, una targhetta che indichi essere in essa proibito il transito delle biciclette.

VANZETTI, presidente, mette quindi in votazione il bilancio che ottiene tutti i voti dei presenti, tranne quello del socio Fortini.

Elezioni di dodici consiglieri.

FORTINI espone dei dubbi sulla facilità di alterare le schede che vengono inviate dai soci. Espone che se chi lo volesse potrebbe facilmente stampare un certo numero di schede imitando quelle autentiche.

VANZETTI e BERTARELLI danno spiegazioni in proposito, sostenendo che è praticamente assai difficile una tale falsificazione che sarebbe anche un reato. Che in ogni caso l'esame della scheda soprattutto per la qualità della carta che è fabbricata specialmente e dei caratteri affida che ciò non accada affatto e sarà fare inutile e grave torto ai soci l'avere tali sospetti. Invitano Fortini se ha proposte concrete di un migliore mezzo di votazione compatibile coi mezzi finanziari, a farle alla Direzione, che le studierà.

VANZETTI, presidente, dichiarando chiusa l'assemblea, augura che i nuovi consiglieri portano al Touring quell'amore che vi hanno portato i vecchi. (*Approvazioni vivissime*).

La seduta è chiusa alle ore 17,20.

Deliberazioni del Consiglio.

Il Consiglio Direttivo ha preso nelle sue sedute del 7 aprile le seguenti deliberaziani:

NOMINA DEL CAPO CONSOLE GENERALE E DI VARI CAPI SEZIONE

All'unanimità venne acclamato Capo Console Generale il comm. Giovanni Silvestri che in base al nuovo Regolamento, del quale daremo presto il testo, è chiamato così a far parte della Direzione Generale; nello stesso tempo si confermavano in carica i Capi sezione: strade, medica, legale e automobilistica, rispettivamente nelle persone dei signori Bertarelli, Favari, Garbati e Guastalla.

RAPPORTO DELLA DIREZIONE GENERALE SULL'ANDAMENTO DEL T. C. I. NEL 1904.

Dopo una interessante discussione, viene approvato il testo della relazione sull'andamento del Touring nel 1904, da leggersi nell'assemblea dei soci del 9 aprile.

Sedute di Direzione.

La Direzione ha tenuto oltre le sue regolari sedute ogni lunedì e venerdì, varie riunioni straordinarie prima dell'assembea dei soci del 9 aprile.

Commissione strade.

Tenne parecchie riunioni per studiare il modo più opportuno per procedere, d'accordo con alcune provincie, ad un pratico esperimento di manutenzione stradale.

Il Touring e l'Esposizione di Milano del 1906.

Il nostro L. V. Bertarelli fu nominato Vice-Presidende dell'Esposizione del 1906, assieme ai signori Crivelli Serbelloni, Mazzocchi ing. Luigi, Celoria comm. G. astronomo di Brera. Il cav. Bertarelli fa pure parte del Comitato esecutivo della Giunta, ed è Vice-Presidente della Commissione dei trasporti terrestri.

Il nostro Vice-Direttore generale cav. ing. Alberto Riva fu chiamato a far parte dell'Esposizione Agricola e specialmente per le macchine agricole; ed inoltre fu chiamato a far parte quale altro dei Vice-Presidenti dell'Esposizione retrospettiva assieme al dott. Achille Bertarelli. Presidente di tale Mostra retrospettiva è il prof. Giuseppe Fumagalli bibliotecario di Brera, nostro ex-consigliere.

E', come è naturale, con viva soddisfazione che notiamo come nella Esposizione del 1906 il Touring sia, con suo grande onore, largamente rappresentato.

A far parte del Comitato speciale istituito sotto gli auspici della " Dante Alighieri „ per compilare il programma relativo al lavoro degli Italiani all'Estero fu pure invitato il Touring quale altro dei fattori della propaganda dell'italianità all'Estero nella persona del sig. ing. Alberto Riva.

Di questa speciale Mostra (a collaborare alla quale saranno invitati tutti i nostri consoli all'Estero) ci proponiamo di parlare largamente.

Avvertiamo ancora una volta che quanto perviene alla *Rivista del Touring* viene diligentemente letto; gli scritti ritenuti opportuni ed adatti all'indole del periodico, vengono, nei limiti del possibile, in tutto o in parte, pubblicati; gli altri sono distrutti. È impossibile restituire i manoscritti; è impossibile, malgrado la migliore delle volontà, rispondere a quanti c'inviano articoli per esporre le ragioni per le quali gli scritti inviatici o non sono pubblicati, o sono semplicemente riassunti. Nel compilare la *Rivista* noi ci proponiamo un solo ideale: renderla utile a tutti. Quanti adunque non vedono pubblicati i loro scritti, abbiano pazienza, e non giudichino ciò una scortesia; e pensino che abbiamo sempre un materiale doppio, triplo, e fin quadruplo di quello che può trovar posto in queste colonne.

Per la « Dante Alighieri ».

A tutti i Comitati dell'Italia e dell'estero è stata diramata una circolare del Comitato centrale per annunziare la imminente emissione del Prestito a premi, votata dal Parlamento a favore della Cassa Nazionale di Previdenza per gli operai e della Società « Dante Alighieri ».

La legge ha congiunto le due istituzioni, l'una destinata ad assicurare giorni men tristi ai lavoratori italiani, l'altra intesa a difendere e a diffondere la patria favella e l'italica coltura di là dai confini e dai mari.

Tocca ora ai Comitati, tocca ai cittadini veramente amanti della patria, cooperare validamente al raggiungimento dello scopo prefissosi dalla legge, non solo col far conoscere il prestito, ma anche col procurare il collocamento delle cartelle, poichè dall'esito di questa prima emissione dipenderà l'eventuale emissione della seconda serie di obbligazioni che è quanto dire il raddoppiamento del benefizio ora assicurato alla Cassa Nazionale e alla Dante Alighieri, entrambe bisognose d'aumentare i loro mezzi economici.

La genialissima idea di associare la Dante Alighieri alla Cassa Nazionale per gli operai nel conseguimento dei benefizi del prestito di che discorriamo, deve trionfare. E come si è accennato nel Congresso di Napoli, sarà bello e commovente il vedere da una parte le istituzioni popolari, le società di mutuo soccorso, i nuclei d'operai d'ogni maniera, recare il loro obolo, associando l'interesse proprio a quello più generale della lingua e della cultura italica; e dall'altra gli Italiani vicini e lontani, quelli emigrati nelle contrade d'Europa, e i coloni nostri d'Africa e di Levante, e quelli ancor più remoti delle due Americhe, uniti nel nome d'Italia, concorrere per dare alimento alla Cassa di Previdenza per l'invalidità e la vecchiaia dei loro fratelli operai.

Il primo foglio della carta dei Confini d'Italia.

Comincerà, entro il mese corrente, la spedizione del primo foglio della *Carta dei Confini d'Italia*, espressamente eseguita per il Touring dal R. Istituto Geografico Militare.

Questo foglio comprende il versante italiano delle Alpi marittime, Cozie e Graie dal Colle di Tenda al Monte Bianco, e tutta la zona esterna a questa catena di monti, cioè la Provenza, il Delfinato, la Savoia, i laghi di Ginevra e di Neuchâtel, il Giura Meridionale e la Franca Contea.

Servirà a tutti i turisti che frequentano i passi alpini da Tenda al Gran S. Bernardo, Nizza e il Nizzardo, i magnifici gruppi del Pelvoux e della Meije, Grenoble, la Savoia coi suoi laghi e la Svizzera occidentale coi finitimi dipartimenti francesi.

La carta, chiusa in elegante cartoncino cogli stemmi dell'Italia e della Francia, viene spedita gratuitamente a tutti i soci del Touring che hanno pagata la quota per il 1905.

Premî ai soci benemeriti.

Chi presenta nuovi soci al Touring, oltre che rendersi utile ai soci presentati, e a dar vantaggio al Sodalizio, procura vantaggio anche a se stesso.

Infatti:

1° Ogni socio che presenta dieci soci è dichiarato *benemerito* e riceve un'artistica

medaglia-ricordo d'argento.

2° Chi presenta cinquanta soci ha diritto alla

grande medaglia d'argento,

chi ne procura cento ha diritto alla

medaglia d'oro.

3° Chi durante il 1905 avrà presentato al Touring il maggior numero di soci, sarà dichiarato *recordman* del 1905 nella propaganda e riceverà una

grande medaglia d'oro.

4° Il signor Ernesto Reinach e la ditta Torriani e C. offrono *a tutti i soci benemeriti del 1905*

un elegante e pratico carnet,

per annotazioni, che non è messo in vendita, e costituisce un gradito ricordo dell'opera di propaganda a favore del Touring.

5° Tutti coloro che dal 1° gennaio al 30 novembre 1905 avranno presentato al Touring non meno di dieci soci, concorreranno, con un numero di schede proporzionato al numero delle decine dei soci presentati, all'estrazione a sorte dei numerosi doni, dei quali diamo la lista.

PRIMO PREMIO.

Dono del signor rag. E. Billiter di Venezia, ora a Lugo di Vicenza.

MOTOCICLETTA REPUBLIC della Casa Laurin e Klément di Jungbunzlau (Boemia) 2 1/2 HP., accensione a magnete permanente avanzamento regolabile a sistema brevettato della casa Laurin e Klément. — Questa motocicletta è esposta alla Mostra del Ciclo e dell'Automobile ai Giardini pubblici.

SECONDO PREMIO.

Dono della Ditta E. Flaig-Milano, Corso Porta Nuova, 17.

Bicicletta di lusso "Gritzner„ modello 1905, a scatto libero con nuovo freno perfezionato al cerchio.

TERZO PREMIO.

Dono della Ditta M. Ganzini - Milano, Via Solferino, 29.

Due supporti a nottola per applicazione delle macchine fotografiche al manubrio delle biciclette.

ALTRI PREMI.

Dono della Ditta Pirelli e C. - Milano, Via Ponte Seveso.

Due paia di pneumatici per motociclette.
Tre paia di pneumatici per biciclette.

Dono del dott. Giovanni Santoponte di Roma, corso d'Italia, 43.

Dieci collezioni complete dell'*Annuario della fotografia e delle sue applicazioni* (1896-1895).

CONSOLATO

VENTICINQUESIMO ELENCO CONSOLARE
pel biennio 1905-1906
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

CAPO-CONSOLI.

Milano . . . . Pizzagalli avv. Felice.

CONSOLI.

Chiavari . . . . Castagnola cap. G. B.
Domodossola . . . . . Ponti ing. Annibale.
Firenze . . . . Bianconcini Strigelli Lodovico.
Fiumi i Maggiore . . . Crotta Francesco.
Fordongianus . . . . . Oppo Palmas Antonio
Gonnesa . . . . Crotta Bernardo.
Iglesias . . . . Posthoff Fritz.
Mandas . . . . Cipriani dott Antonio Giuseppe
Milano . . . . Marcora rag. Mario.
» . . . . . . Negri Achille.
» . . . . . . Pozzoli cav. prof. Carlo.
» . . . . . . Vila dott. Enrico.
» . . . . . . Volpi Bassani Alessandro.
Monteponi . . . . . . Sola Livio.
Nurri . . . . Todde Deplano Enrico.
Palazzolo sull'Oglio . . . Rottigni Giovanni.
Rivarolo Canavese . . . Gambotti cav. Angelo.
S. Pietro di Cadore . . . Osta Antonio.
Sassari . . . . Satta Branca avv. Rosolino.
Siliqua . . . . Riccian Luigi.
Tavernola . . . . . . Campelli Mario.

ESTERO.

Cairo . . . . Parvis Egizio Terenzio.
Shanghai . . . . Clerici Amabile.
Zurigo . . . . Curti Carlo.

SEZIONE MEDICA

VENTISEIESIMO ELENCO MEDICI DEL T. C. I.
pel biennio 1905-1906
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Arcellasco . . . . . . Sala dott. Cesare.
Avezzano . . . . Sferra dott. Edmondo.
Baveno . . . . Borella dott. Pio.
Domegge . . . . Marcer dott. Ruggero.
Lecce . . . . Gennaro dott. Candido.
Piacenza . . . . Zanetti dott. Carlo.
Potenza . . . . Sarli dott Camillo.
Rocca Canavese . . . . Prever di S. Giorgio dott. Vittorio.
Rodengo . . . . Piotti dott. Nicola.
S. Anna di Rovato . . . Cazzani dott. Romeo.
Sarzana . . . . Biso dott. Dante.
Sommariva Bosco . . . Abrate dott. Ferruccio.
Venezia . . . . Baccara dott. Alessandro.

FARMACISTI.

Ascoli Piceno . . . . Farmacia di Ambrosi Oreste.
Castelfiorentino . . . . » Capretti.
Sergno . . . . » Cooperat. di Bizzozero Gius.
Villafalletto . . . . . . » Penna e Bertola.

CONSULENTI LEGALI

NOMINA A CONSULENTI
pel bienno 1905-1906
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Soresina . . . . Mondini avv. Giulio.

Meccanici del T. C. I.

Ventunesimo elenco.

Seconda Categoria.

Asolo . . . . Ditta Pivatto Ferdinando C.,v.Borgonovello.
Borgo S. Donnino . . . » Tamagni Giacomo M.C.,v. Cavour, 4.
Caltanissetta . . . . . » Di Stefano SebastianoC.,p.Bouffremont.
Malnate . . . . » Croci PietroeF.lloA.M.C.,v.Varese.
Rivarolo Ligure . . . . » BoccardoeTrincheroA.M.C.,p. G. Verdi.

Terza Categoria.

S. Felice sul Panaro . . Ditta Bassoli Antonio, piazza Orologio.

Garages del T. C. I.

Prima Categoria.

Torino . . . . Ditta Quagliotti Carlo, corso Umberto, 49.

Terza Categoria.

Milano . . . . Ditta Greco Arturo, piazza Monforte, 2.

NECROLOGIO.

— Nel numero dello scorso marzo avevamo il dolore di annunciare che il capoconsole del Touring a Trento, rag. Guido Larcher, era stato colpito da una grave sventura: la morte d'una sua carissima bimba d'anni 4, e nostra socia, Maria Benedetta Larcher; ed oggi dobbiamo annunciare con pari dolore la morte d'un bimbo d'anni 4, **GINO MADDALENA**, figlio del capo console del Touring a Rovereto, signor Eugenio Maddalena. Al l'egregio consocio ed amico carissimo le nostre condoglianze più vive e sincere.

— Moriva, or son pochi giorni, a Prato (Toscana) il signor **ROSTAIN**, padre dell'egregio capo-console del Touring a Torino cav. A. Rostain, al quale inviamo le nostre più vive condoglianze.

A Paola (Calabria) dopo breve malattia, moriva per tifo, a soli ventisei anni, l'avv. **Silvio Perotta**, operoso console del T. Alla famiglia le nostre condoglianze.

— Vigliaccamente assassinato da un suo operaio, moriva al Cairo il 17 aprile, in età di soli 26 anni, il consocio ing. **EGIDIO GEROSA**, da sei mesi capotecnico della Compagnia del Traforo. Solenni riuscirono i funerali, a cui parteciparono (col console del Touring Egizio T. Parvis) tutti i nostri soci colà dimoranti. Seguivano il feretro anche il console d'Italia, marchese Luigi di Soragno, il vice-console, e tutte le notabilità della Colonia italiana.

Soci quinquennali.

Alberti Teppa ing. Pier Luigi, Torino — Allemanti Orazio, Torino — Banfi Camillo, Saronno — Banfi Eugenio, Saronno — Castoldi Remo, Senna Lodigiana — Coliva Dante, Milano — Conconi Natale, Milano — Costanza Fulvio, S. Paulo Brasile — De Biase Michele, Messina — De Kukowski Massimiliano, Milano — Doddoli Pietro, Fucecchio — Feliciangeli Guido, Roma — Ferrari Adolfo, Milano — Ferrari Gino, Modena — Festa Carlo, Madonna di Tirano — Gusberti Edoardo, Mendrisio — Hadweiller Max, Gardone Riviera — Heer Gottardo, Milano — Lorenzetti Ernesto, Napoli — Maggi rag. Alessandro, Milano — Malaussena Gustavo, Torino — Manfrino Edoardo, Torino — Marini Silvio, Bozzolo — Martignoni Franco, Vicenza — Maxia cav. dottor Pasquale, S. Croce di Magliano — Medici Francesco, Torino — Meiners Giovanni, Cuneo — Merlini Giuseppe, Milano — Nowak Riccardo, Bergamo — Oneto Marcello, Genova — Ottolini Enrico, Luino — Pagliano Maurizio, Porto Maurizio — Pertica H. Alcide, S. Paulo — Pezzini ing. Raffaele, Cremona — Piavani Giuseppe, Prato — Pisani Carlo, Milano — Ponchielli Emilio, Casalbuttano — Prandini Celestino, S Paulo Brasile — Pucci Boncampi della Genga march. Federico, Perugia — Ricci Bartolani Giulio, Lugo — Riccò Alfredo, Tradate — Rink Hans, Torino — Roussette Giulio, Cambiano — Sacerdote Guido, Torino — Soldati Roberto, Torino — Susanna Augusto, Gorizia — Tobler C. A. Manchester — Tronconi Giacomo, Fagnano Olona — Vigiola Carlo, Savona.

TOTALE N. 2049

Soci benemeriti.

Bajocco Luigi, Scafa — Battilana Attilio, S. Margherita Ligure — Bovi Ampellio, Mantova — Caputi Luigi, Cerignola — Castelli Serafino, Colonna Guglielm, Como — Corte Dalmazzo, Alessandria — De Angeli avv. Enrico, Napoli — de Fanti Giovanni, Milano — Fournier Alberto, Genova — Franchini Augusto, Firenze — Garzonio Stefano, Milano — Gotti dott. Giacomo, Suzzara — Levi Emilio, Acqui — Magrini Angelo, Forte de' Marmi — Moiraghi rag. Pietro, Bovisa — Monza Felice, Como — Paloschi Alfredo, Torre Picenardi — Porreca Massangioli Tommaso, Roma — Ramorino Cesare, Brescia — Ratti Eugenio, Venezia — Riva ing Alberto, Milano — Toschi Rodolfo, Milano — Tubino Giuseppe, Genova — Vietti Alfonso, Monteponi — Zanoletti Angelo, Tarcento.

TOTALE N. 881.

Affiliamenti benzina.

Decimo elenco.

316. (*) ALBA (Cuneo). — **Farmacia Bonapace**, *via Vittorio Emanuele, 24*. — Benzina: 670.680 a L. 1,20 al chg. (dazio Comunale L. 0,05 compreso). — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,05; da chg. 1 L. 1,90: da chg. 2,500 L. 3,80. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 1,70. — Carburo di calcio: L. 0,50 al chg. — Orario: feriale e festivo, tutto il giorno; campanello per la notte. Recapito, per due feste mensili in estate in cui la farmacia rimane chiusa, presso il proprietario via Vittorio Emanuele, 11.

317. (*) ANTRODOCO (Aquila). — **Farmacia Santopinto**, *corso Nazionale, 100*. — Benzina: 695/700 L. 1,20 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 1 L. 2,30. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2,30. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 20.

318. (*) BARDONECCHIA (Torino) — **Farmacia Barra**, *via Me-*

dail, 12.— Benzina: 0,682 L. 1,10 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; chg. 2 500 L. 4,50. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Carburo di calcio a L. 0,60 al chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 5 alle 22.

319. (*) BORGONE (Torino). — **Durando G. B.**, Officina meccanica, *strada provinciale Torino-Susa.* — Benzina: 670 680 L. 1,10 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,15; da chg. 1 L. 2,15; da chg. 2,500 L. 4,25. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2 — Carburo di calcio: L. 0,50 al chg. — Orario: giorno e notte.

320. BRESCIA — **Benedetti Luigi & C.**, Commissioni e rappresentanze, *via Rose, 1* (ex negozio Pasinetti, fuori dazio porta stazione). — Benzina: 680 690 L. 0,98 al chg.; 695/700 L. 0,95 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 2,500 L. 4,50; sciolto L. 1 al chg. — Olio Touring: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 2,500 L. 4; sciolto L. 1 al chg. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Grasso Touring: in scatole da chg. 1,500 L. 2,50. — Carburo di calcio a L. 0,60 al chg. — Orario: feriale, dalle 8 alle 18; festivo, dalle 9 alle 16. — Recapito, per le ore di chiusura, presso il signor Enrico Baletti, piazzetta Rizzardo, 17.

321. CAMPO LIGURE (Genova). — **Farmacia Leone**, *via Edoardo Pizzorni, 1.* — Benzina: 695 700 L. 1,20 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2.25; da chg. 2,500 L. 4,50. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Carburo di calcio: L. 0,50 al chg. — Orario feriale e festivo: in estate, dalle 5,30 alle 22; in inverno, dalle 7 alle 22. Campanello per la notte.

322. CASALE MONFERRATO (Alessandria). — **Cugini Restano**, Droghe, Colori, Filati, *piazza Carlo Alberto* e *piazza della Sottoprefettura, 1.* — Benzina: 670.680 L. 1,20 al chg.; 695/700 L. 1,15 al chg. (dazio comunale L. 0,045 al chg.) — Olio Touring: in latte da chg. 0,500 L. 1 80; da chg. 1 L. 2,90; da chg. 2,500 L. 4.50; da chg. 5 L. 8. — Grasso Touring: in scatole da chg. 0,500 L. 1.50; da chg. 1 L. 2 90; da chg. 5 L. 6,75. — Orario: estivo feriale, dalle 6 alle 19, festivo, dalle 6 alle 12; invernale feriale, dalle 7 alle 19, festivo, dalle 7 alle 12. Recapito, pei giorni festivi, dalle 12 alle 19, presso il magazzino in città, via S. Evasio, 4.

323. (*) GONZAGA (Mantova). — **Trepp Giacomo**, Drogheria, *via Piazza, 22.* — Benzina: 695/700 L. 1 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 1 L. 2,50; da chg. 2,500 L. 4.50. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 18 L. 1,20 al chg. — Carburo di calcio: L. 0,45 al chg. — Orario: feriale e festivo, da mattina a sera.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 15 febbraio al 15 marzo 1905

Soci vitalizi. (*)

BRESCIA, Antonio Grandi — BUSTO ARSIZIO, Angelo Gabardi. cav. Roberto Tosi — GENOVA, Gino Volpe, Umberto Aste, Mario Solari, dott. Emilio Randone — LEGNANO, Vittorio Bernocchi, Luigi Mongini — MILANO, Primo Crivelli, Marziale Dupont, conte Rinaldo Taverna, Vittorio Ramolini, cav. Augusto Richard, Ettore Molinario — ORZINUOVI, Giuseppe Longhi Pastori — ROMA, Don Augusto Torlonia principe di Civitella Cesi — SIENA, march. Bindo Peruzzi De Medici — TERAMO, avv. Vincenzo Cerulli Irelli — TORINO, Filippo Geninati — RIO JANEIRO (Argentina), Luigi Raimondi — S. PAULO (Brasile), Rodolfo Crespi, Emilio Gallina, Bonaventura Tedeschi.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — Albini Luigi, Balma Tivola Guido, Briata Evasio, Briata Federico, Colella Tiberio, Croce Ernesto, Dogliotti rag Michele, Fissore avv. Francesco, Giammaria Roberto, Giorio march. Roberto, Menghi Stefano, Panizza Oreste, Pirattoni Luigi, Viale Alfredo.
Acqui. — Ravera Giuseppe.
Asti. — Raimondi Felice.
Casalmonferrato. — Conti Giovanni, Corino Francesco Quara Egidio, Vanni Guido.
Costigliole d'Asti. — Macario Antonio.
Felizzano. — Bucchi Tullio Piantato Giuseppe, Torriglia Adolfo, Trinchero Giuseppe.
Masio. — Fiore Domenico, Pisterno Federico.
Morano sul Po. — Sacerdote cav. Marco.
Novi Ligure. — Società Commercianti, Esercenti ed Industriali.
Sale. — Guerra Enzio.
S. Salvatore Monferrato. — Guglielminetti Ettore.
Tortona. — Capra ragionier Vittorio, Minoli Carlo.
Valenza — Farina Angelo.
ANCONA. — Weidhaas ing. Arno.
Jesi. — Armanni Giuseppe.
Osimo. — BRIGANTI BELLINI EDMEA.
AQUILA. — Giuliani Ernesto, Ilari Antonio, Levi cap. Augusto.
Castel di Sangro. — Fiona Giuseppe, Murolo Tommaso.
Morino. — Facchini Enrico, Ferrante dottor Antonio, Rossetti Carlo.
Ventima. — Salvatori Alessandro.
S. Demetrio. — Galeota Agapito.
Trasacco. — Marinetti Giuseppe.
AREZZO. — Annechini Edmondo, Bernasconi Camillo, Ducci Riccardo, Ferrari comm. Adolfo, Vargas Macciuca Enrico, Morfini Pindaro, Ricci avv. Flaminio, Sgricci rag. Tommaso.
Cortona. — Ferretti conte Angelo.
Frassineto. — Mantovani Oreste.
S. Sepolcro. — Buitoni Gherardo.
ASCOLI PICENO. — Ambrosi Alceste, Angelini Giacomo, Mazzocchi avv. Ugo, Rampini Giuseppe.
Fermo. — Benedetti Alfredo, Monti Ernesto.
Porto S. Giorgio. — Paci Guglielmo.
Ripatransone. — Benvignati Camillo.
BARI. - *Andria.* — Ceci dott. Enrico.
Barletta. — Cafiero Manfredi, Cafiero Pasquale, Cafiero dottor Vincenzo, CAFIERO-CASARDI ANTONIETTA, CAFIERO-SPAGNOLETTI ZEULI FRANCESCHINA, Cozzoli Poli Giuseppe, Cozzoli Poli avv. Saverio.
Bisceglie. — Ventrella ing. Gaetano.
Corato. — Lops Giuseppe.
Gravina. — Marvulli not. Sergio, Musacchio dott. Giuseppe.
Rutigliano. — Carlo Moccia.
Trani. — De Gennaro avv. Salvatore, Fabiano Mauro.
BELLUNO. — BIANCO GIULIA, Monego Napoleone.
Domegge. — Barnabò Antonio, Marcer dottor Ruggero.
S. Pietro Cadore — De Candido Luigi.
BERGAMO. — Belloli Alessandro, Carminati Guido, Giorgi Arsenio, Mazzoleni Luigi, Novetti Carlo, Riva Giovanni, Rodari Pietro, Rolla Leopoldo, Rolla Luigi.
Antegnate. — Dott. Francesco Chiappini, Scotti rag. Alfredo.
Belgare. — Bazzini Laurindo.
Calolzio. — Fuio Alberto.
Ciserano. — Vitali Mosè.
Cologno al Serio. — Minola Giuseppe.
Fornovo. — Wengi Alberto.
Gandino. — Baroncelli dott. Camillo, Salvi Rodolfo.
Gazzaniga. — Farina Andrea, Motta Temistocle.
Grumello. — Locatelli Giovanni, Ravasio Giovanni.
Martinengo. — Gasparini Angelo.
Nembro. — Iseni Luigi.
Osio Sotto — Colleoni Alfredo.
Ranica. — Gerolamo Beretta.
Romano di Lombardia. — Radici Giacomo, Schivardi Giov. Evangelista.
Treviglio. — Fontana Giovanni.
Zogno. — Angeretti Giovanni.
BOLOGNA. — Andrini Luigi, Atti Armando, Barbieri Ernesto, Beghelli Romeo, Benedetti Luigi, Benfenati Cesare, Berti Gaetano, Cavara Pietro, De Maria Gradisco, Galletti Fioravante, Ghigi Raffaele, Ghillini dott. Cesare, Grazia Dante, Gulinelli Cesare, Maccari Alighiero, Nigrisoli Pietro, Oelker G., Poggi ing. Augusto, Rivalta Virgilio, Ruffilli Alcide, Tampellini Aldo, Taruffi Stefano, Zerbini Francesco.
Castel S. Pietro. — Passatempi Gustavo.
Crevalcore. — Paltrinieri Angelo.
S. Giorgio di Piano. — Rossi Gaetano.
BRESCIA. — Ambrosi Augusto, Amistani Ferruccio, Balestrieri Gino, Calegari Angelo, Camplani Luciano, Cantoni Ottavio, Carminati ing. Giovanni, Cuzzetti Franco, Filippini Ugo, Gadola ing. Luigi, Geroldi rag. Vincenzo, Ghirardi Giuseppe, Legnazzi Alessandro, Mansueto Francesco, Mazzola nob. Giacinto, Morello avv. Ugo, Pagliari Augusto, Pedretti Agostino, Pisa Pietro, Raimondi Ercole, Romeda Orazio, Testa Fochi Cesare, Tibaldi Vittorio, Trevisani Ottorino.
Calcinato. — Maestri ing. Arturo.
Gardone Val Trompia. — Barié magg. cav. Giuseppe, Beretta rag. Primo, Brandone geom. Teodosio, Briarava Giuseppe, Contessi geom. Bortolo, Cotelli Bortolo, Invernizzi Arturo, Turani Mauro.
Manerbio. — Cappon Giuseppe.
Montichiari. — Corbani Adolfo.
Orzinuovi. — Longhi Pastori Giuseppe.
Palazzolo sull'Oglio. — Campana Giovanni, Corridori Abramo, Lanfranchi Angelo, Mazzoli Carlo, Ratti Carlo.
Ponte di Legno. — Faustinelli Bortolo.
Rovato. — Cazzani dott. Cesare, Meloncelli Mario.
Sale Marasino. — Carati Clelio.
S. Vigilio. — Sorlini Pietro.
Stocchetta. — Senici Giacomo.
Travagliato. — Capitanio ing. Giovanni.
CAGLIARI. — Chapelle Giorgio, Melis Attilio, Ravenna Bartolomeo, Sanna Tommaso Tronci ing. Gracco.
Armungia. — Lorrai dott. Emilio.
Ghilarza. — Sotgiu Camillo.
Iglesias. — Bruneri Gabriele, Fontana cav. Pietro, Ghersi Giuseppe, Melis Raimondo, Menerello Francesco, Tuveri Antonio, Zanoletti Vittorio.

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'estero. — (**) *Art. 6 e 9:* I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'estero. — *Art. 12*: Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

Mandas. — Siai Mauro
Milis. — Vacca Francesco
Monteponi. — Navazza Natale.
Nurri. — Spineda de Cattaneis coute Alvise.
Oristano. — Crocco Giuseppe, Rafaelo Mameli.
Rosas. — Puddu Dante.
S. Nicolò Gerrei. — Casu dott. Emilio, Conju Giuseppe, Lallai Enrico.
Tresnuraghes. — Soggiu Raffaele.
Villasalto. — Leccis Enrico.
CAMPOBASSO. - *Agnone* — di Ciero Felice.
CASERTA. — Società pei servizi di trasporti con automobili.
Aversa. — Ghielmi Giuseppe.
Capua. — Spera Felice.
Fontana Liri. — Cavaliere Gregorio.
Roccamonfina. — Samantonio Vincenzo.
CATANIA. — Di Stefano Giuseppe, Capone Giovanni.
Cotrone. — Bruno Saverio, Camposano Armando Alberto, Lucente avv. Luigi Michele, Petit Cesare, Salinitro Pietro Crocifisso, Sarubbi Vincenzo, Spada avv. Antonio.
CHIETI. — Pafundi dott. Donato
Lanciano. — Circolo Sport.
Pescara — D'Aurelio Melfino, Fradeani Rodrigo, Innamorati Giuseppe.
S. Valentino di Scafa. — Bajocco Tommasino.
COMO. — Albonico F ust, Argenti Carlo, Arnaboldi Rodolf, Astrini Pietro, Banfi Abbondio, Brambilla Enrico, Camagni Giulio, Cantaluppi Umberto, Conti Luigi, Giovesi Carlo, Grigioni Alfredo, Martinelli Pietro, Paglia Riccardo, Pauzeri Edoardo, Pontiggia Giuseppe.
Ballabio Inferiore. — Galliani Davide.
Besozzo. — Pajetta Virgilio.
Cantù. — Giuseppe Caronni.
Carate Lario. — Beretta Camillo, Taroni Giuseppe.
Castiglione Olona. — Braga Victorio, Porretti Giovanni.
Cermenate. — Bianchi Carlo.
Cernobbio. — Beretta Amalio.
Clivio. — Galli Daniele.
Dongo. — Grimaldi Antonio, Mancini Edoardo.
Gazzada. — Bossi Eligio.
Introbio. — Arrigoni Roberto
Lecco. — Biffi Angelo, Collegio Volta, Ercoli Carlo, Nogara don Giovanni, Perego don Antonio.
Maccagno. — Pedroni Carlo.
Margno. — Manzoni dott. Carlo.
Merate. — Clapis Francesco, Consonni Carlo, Fornio prof. rag. Emilio, Monti Ambrogio.
Mozzate. — Dell'Acqua Enrico.
Ponte Chiasso. — Galimberti dott. Serafino.
Pasiano. — Chiari Guglielmo.
Ronago. — Ubezio Riccardo.
Tradate. — Bianchi Luigi, Ghirlanda Agostino, Meregaglia Giuseppe, Sommaruga Luigi.
Varese. — Alesini Umberto, Bossi rag. Ubaldo, Brambilla Pisoni Mosè, Cantoni Giacomo, Figini Enrico, Pianezzi Santino.
Vedano Olona. — Club Ciclistico.
Verderio Superiore. — Cattaneo Giovanni.
COSENZA. — Lupinacci Roberto, Mosciaro Riccardo, Scaglione Francesco.
Rossano Calabro. — Guido avv. Raffaele.
CREMONA. — Capelli Ferdinando, Colenghi Galdino De Micheli Leonardo, Fontana Zefiro, Goldaniga Marcello, Grandi Vittorio, Marenghi Luigi. Spagnoli Adriano, Toninelli Luigi.
Ca' d'Andrea. — Fornasari Giuseppe, Girelli Emilio, Passeri Giovanni.
Casalbuttano. — Baricelli Emilio.
Castelponzone. — Marchesini Giuseppe.
Crema — Carandini conte Federico, Carioni nob. Vittorio, Donati avv. Gian Franco, Maridati Alcide, Premoli conte Ercole, Raimondi ing. Eriberto, Vertova Giovanni.
Grumello. — Donzelli rag. Giovanni, Lanzoni dott. Alfredo, Sperlari Luigi.
Luignano. — Lorenzini Ernesto.
Olmeneta. — Martinelli Alfredo, Quaini Achille.
Palazzo Pignano. — Mamoli Gaetano.
S. Bernardino. — Zurla dott. Lodovico.
S. Daniele Ripa Po. — Beduschi Germano.
Soncino. — Corvini ing. Angelo.
Soresina. — Caldara Antonio.
Spino d'Adda. — Boggi Giovanni, Cornalba rag. Angelo, Granata Emilio, Mazza Giovanni.
Torre de' Picenardi. — Bertoletti Parigi.
Cuneo. — Arnaud Serafino, Braida Giovanni, Meinero Giovanni, Serra Giovanni.
Alba — Rinaldi Giovanni.
Cavallermaggiore. — Demonte Agostino.
Dronero. — STARTK FLORA M

Monforo. — Nore Giuseppe.
Monta. — Barbero dott. Ermello.
Moretta. — Ildos Edgardo.
Saluzzo. — Trotta avv. Nicola Arrigo.
FERRARA. — Altieri Gustavo, Associazione Impiegati Civili e pensionati, Pisa Arturo, Signorini Remo.
Coccanile. — Malaspina march. Corrado.
Copparo. — MANTOVANI MOTTA LINA.
Rero — Lattuga Luigi.
FIRENZE. — Arnaldi Gerolamo. Bellincioni ing. Giovanni, Brogini Egisto, Checchi Ernesto, Conti Orlando, Contucci Mario, Corradi Luigi, de Stasi Luigi, Fucci Lorenzo, Giannini Enrico, Lettieri cavaliere Alberto, Levi Vittorio, Margheri Arnaldo, Melani Eugenio, Parentis Ettore Ridi Guido. SAVELLI LUISA ved. SCALINI, Sinibaldi ing. Paolo, Sirotti Renato, Valleri Alfredo, Volterra Gastone.
Barberino di Mugello. — Baldini Rodolfo, Dreoni Pietro, Galanti Stefano.
Empoli. — Frosini Luigi.
Firenzuola. — Martini Francesco.
Modigliana. — Casalini Attilio, Magagni dott. Enrico.
Pistoia. — Niccolai Lazzerini Ugo.
Pontassieve. — Carrai Ansaldi, Castelli Leone.
Prato. — Abati ing. Fortunato, Angiolini Guido, Bertini Lionello, Bresci Faliero, Breschi ing. Ubaldo, Cecchi Elia, Giraldi Paolo, Menicacci Vincenzo, Morelli Francesco, Piperno Cesare, Puggelli Renato, Santini Manlio.
Vicchio Mugello. — Federici dott. Camillo.
FOGGIA - *Cerignola.* — Bruni Felice, Colucci dott Francesco, Colucci Michele, Conte avv. Pietro. Dionisio Anselmo. Gatti avv. Giuseppe. Labia geom Natale, Manzari Luigi, Paolillo Giuseppe, Petruzzi Paolo, Pignatari Tommaso, Tannoja Michele.
FORLÌ. — Barsi cav. Giulio. Giovanardi Enrico, Matteucci Augusto, Monti Gaetano, Nediani don Tommaso, Pirajno Antonio, Silvegni Mario.
Rimini. — Bendandi Giovanni.
Verucchio. — Ligo io dott. Edoardo.
GENOVA. — Albites Alduino, Ammirati Federico, Balbi march. Tommaso, Buragino Angelo, Campi Ferdinando, Campi avv. Giuseppe, Canepa Aldo, Compiano avv. Adolfo, Delpino Paolo L., Enos Ginnio, Galeano Archimede Ghiozzi Filippo, Lanata Sebastiano, Levaro Adolfo, Lopez Antonio, Mackenzie Evan, Massardo Carlo Antero, Migone Binelli Luigi, Moncagatta Amedeo, Money Edward, Money Giorgio, Moro Tommaso. Penna Enrico M., Pittaluga Mario Queirolo Mario, Razeto sac. prof. Michele, Rebussini Arrigo, Rosasco Giuseppe, Sartorio G. B., Silva Francesco, Solari Mario, Sommariva Silvio, Staglieno Efisio, Stoppani Pippo, Teglio Roberto, Vallega Requena Carlo. Zanotti Angelo.
Albissola Mare. — Piccone Giuseppe Antonio, Tomari Giuseppe.
Bozzoli. — Sandroni Carlo.
Busalla. — Bisio Francescottavio.
Camogli. — De Gregori Agostino.
Chiavari. — BAZZONI LINA, BAZZONI ROSALIA, Zignaigo Carlo Enrico.
Cornigliano. — de Grave Sells ing. Carlo, Lee Jun Teofilo. Pitto Nicolò.
Finalborgo. — Vintani Ippolito.
Finalmarina. — Pogno Luigi.
Fornaci (Savona). — Giordano Antonio.
Levanto. — Mariani avv. Francesco.
Multedo. — Paganini Gian Carlo.
Nervi. — Lavarello don Nicolò.
Pegli. — Chiappori Carlo, Ghigliotti Domenico, Podestà Nicolò, Ribolzi Giacinto, Ribolzi Giovanni, Testino Giovanni.
Rivarolo. — Balocco G. B., Bottaro Davide, Bruzzo Vittorio Emanuele, Cresta Valentino, Gismondi dottor Alfredo, Gismondi Riccardo.
Savona. — Bertolini Giovanni, Minuto Sebastiano, Parodi Carlo, Pittaluga Michele, Polito Edoardo, Roggero Michele.
Sestri Ponente. — Peragallo Francesco.
GIRGENTI. - *Canicattì.* — Gangitano Enrico.
Naro. — Sillitti Giuseppe.
Porto Empedocle. — Melluso Giovanni.
Sciacca. — Merendi Salvatore, Vaccari Aldo.
GROSSETO. — Berlingozzi Aldo, Bertotti ing. Umberto, Borghi Giuseppe.
Massa Mare. — Barghini Angelo, Malfatti Guido Ercole.
Monterotondo. — Lenzi avv. Enrico.
Montieri. — Mariotti dott. Giuseppe.

LECCE. - *Brindisi.* — Ercolini Teodoro.
Casarano. — Capozza Luigi.
Maglie. — Circolo Unione.
Taranto. — Spagnolo Carmelo, Zocchi Ernesto.
Uggiano la Chiesa. — De Viti Demarco dott. Cesare.
LIVORNO. — Antonelli Mario, Bachofner R., Bianchi Ugo, Landi Mario, Manetti Giuseppe, Marrenghi Ottorino, Montanari Manlio.
LUCCA. - *Bagni di Lucca.* — Scarampi march. Alberto.
Forte dei Marmi. — Franceschi Ulisse, Vanni Galileo.
Pietrasanta. — Ricci not. Adriano.
Ponte Stazzemese. — Giusti Umberto, Milani Milano.
S. Anna. — Franchini Giulio.
Seravezza. — Municipio, Salvatori Ettore.
Viareggio. — Pietrini Oreste.
MACERATA. — Ferrero Roberto, Franceschini Serra ten. Viero.
S. Severino. — Massi Giuseppe.
Treia. — Palmieri Aristide.
MANTOVA. — Bracchi Ercole, Salvetti avv. Ferruccio.
Asola. — Camerini rag. Alberto, Ziacchi Virgilio.
Bocca Chiavica. — Pagliari Alceste.
Bozzolo. — Manzoni avv. Bonaventura.
Castel d'Ario. — Martini Luigi.
Castiglione Stiviere. — Savi Emilio.
Commessaggio. — Cessi Sebastiano.
Goito. — Berti Giuseppe.
Ostiglia. — Carreri Gaetano.
Poggio Rusco. — Craici Gino, Majoli dottor Aldo.
Sabbioneta. — Averone geom. Carlo.
S. Benedetto Po. — Andreis Armando.
Suzzara. — Casali Proctor, Bianchi Bernardo, Bonazzi Antonio, Genitrini Enno, Giacominelli ing. Dante Malgarini dott. Ruggero. Montanari Paride.
Villa Saviola. — Prandi Umberto.
MASSA CARRARA. - *Carrara.* — Nicoli Renato.
Massa. — Bernieri avv. Vittorio, Zander dott. Nicola.
Pontremoli. — Pitsch Nicola.
MESSINA. — de Biasi Michele, De Pasquale Giuseppe, De Pasquale Vadalà Santi, Sergio Stefano.
MILANO. — Aellig Giovanni, Alberici Francesco, Albizzati Primo Cesare, Andena rag. Annibale, Angeli Cesare, Angeloni rag. Francesco, Bagnasco Pompeo, Balossi Giovanni, Barbetti Oro, Baruffaldi Cesare, Bellezza Carlo, Belloni Luigi, Beretta Pietro, Bertoglio Ercole, Bianchi Attilio, Bianco Luigi, Biffi dottor Paolo, Bini Giovanni, Boito comm. Arrigo, Bonetti Giovanni, Bono Guido, Bonomi Enrico, Bosco Giovanni, Bothe Ermanno, Bottelli Riccardo, Bravo Mario, Bredi Gaetano, Brioschi Marco, Brivio Annibale, Brivio Riccardo, Brizzi Eugenio Raoul, Broggi Oreste, Brunetti Emanuele, Caldi Edoardo, Calegari Giosuè, Caligaris Luigi, Canepa Cesare, Cardani Ermanno, Cardano Italo, Carrara Italo, Carrera Carlo, Casali Antonio, Cassariui Giacomo, Castagna Giuseppe, Castoldi Ettore, Catalotti Alessandro, Cavadini Giuseppe, Cavalazzi tenente Aldo, Cavallazzi Pietro, Cavalli Arturo, Cecchetti Davide, Ceppi Enrico, Cerioli Giovanni, Chavin Felice, Ciana Italo, Civati Carlo, Claser Dario, Clerici Carlo, Coccini Luigi, Collegio dei Geometri di Lombardia, Coliva Dante, Colombo ing. Giuseppe, Colombo Paolo di Angelo, Colombo Paolo di Carlo, Colombo Vittorio, Conalbi Pietro, Concina Antonio, Conterio Enrico, Corba Carlo, Corbetta Giuseppe, Corri dott. Erminio, Cossetti Giovanni, Crescentini Luigi, Crivelli Primo, Dalla Volta Giuseppe, Dauzi Gustavo, De Angeli Alfredo, De Bernardi Rumelo Dante, Dei Umberto, Dell'Ama Luciano, Del Torre Abelardo, De Vincentiis Francesco, Donati Ferdinando, Dolfi Luigi, Esposti Giuseppe, Evangelisti Guido, Facchetti rag. Giulio, Farkas Carlo, Ferrari Ferdinando, Ferrario Odone. Fino Giulio, FINZI EMMA, Fontana Ercole Forestl Mario, Formentini Mauro, Fossati Gaetano, Fossati Giuseppe Rinaldo, Franken Raoul, Frigerio dott. Francesco, Frigerio Giuseppe, Gallavresi Giulio, Galli Luigi, Garanzini Pietro, Gaslini rag. Cesare, Gerbo Ferdinando, Giacomelli Achille,

Giacosa comm. Giuseppe, Giore Aristide, Giorgini Adelmo, Giubertoni avv. Giacomo, Giudici Giulio, Giulio Carlo, Giussani Pietro, Gnoli Carlo, Grassoni Orazio, Greco Valerio, Guaitani Andrea, Guerra dottor Giuseppe, Guillermaz Giuseppe, Guzzeloni avv. Augusto, Hakim dei Medici Carlo, Heeger Carlo, Hensemberger ing. Ernesto, Hulss Giorgio, Jamoretto arch. Ettore, Labaiami Alfredo, Landreani Luigi, Lattes geom. Giuseppe, Locarno Umberto, Locati Enrico, Longoni Enrico, Lorenzetti Romeo, Lualdi Piero, Luporini Teofilo, Luppi Ettore, Maestri Giuseppe, Maffessoli Giulio, Maggi rag. Alessandro, Mainini Melchiade, Marai Coriolano, Marazzi Pietro, Mari Luigi, Mariani Giuseppe, Martinelli Giovanni, Martini rag. Emilio, Martini ing. Luigi, Martinoia Alessandro, Mauprivez Arturo, Manzi Carlo, Manzi Giuseppe, Mazzucotelli Adelmo, Menicatti Aldo, Mensi Enrico, Meucci Igino, Michel Amedeo, Minetti Edoardo, Minorati Luigi, Misansaia Mario, Mistò Carlo, Molinario Ettore, Mortara Renzo, Mosca Camillo, Muggià Lino, Mutinelli Giuseppe, Niada Primo, Nicolini geom. Santo, Navarra Alberto, Pagni Manlio, Paravidini Raineri, Parenti Umberto, Parravicini Guido, Pavesi Giuseppe, Penati Luigi, Perelli Guido, Perfetti Angelo, Peri rag. Carlo, Perrucchetti ten. gen. Giuseppe, Piazzi avv. Virgilio, Piceni Cesare, Pigni Angelo, Pisani Mauro, Pizzi Angelo, Pogliani Arturo, Pola Giuseppe, Pollio Achille, Polotti Guido, Poma Guido, Prada Mario, Quarello G. B., Radice dott. Giosuè, Ramazzotti Ausano, Rasetti Guido, Ricciardelli ten. Egidio, Rizzi Franc., Rizzi Stef., Rizzotti Carlo, Rognoni Antonio, Rossi dott. cav. Giuseppe, Rossi comm. Luigi, Rossi Quinto, Rovatti Ant., Rovida Ercole, Sala Angelo, Saltarini Eligio Sapey, Verità rag. Arturo, Saresani Giuseppe, Saronni Federico, Sarti Vincenzo, Savoja Luigi, Scala Emilio, Scarioni Attilio, SCHIEPPATI VIRGINIA vedova GUAZZONI, Schiera Luigi, Scolari Gottardo, Scotti ing. Arnaldo, Selmo Giuseppe, Silva ing. Teodolindo, Solitro prof. Antonio, Soncini Ambrogio, Soncini Giovanni, Sottocasa Italo, Stefani Alighiero, Steinberg Felice, Strazzolini Oscar, Stucchi Guido, Tagliabue Luigi, Tasso Oreste, Taverna conte Rinaldo, Tenca Cesare, Terragni Arturo, Tireman Henry, Turconi Angelo, Usiglio Attilio, Vanin Emilio, Vanin Gerolamo, Vannotti ing. Alessandro, Vasconi Guido, Veratti Carlo, Verga Alberto, Vergani Innocente, Viganò Ottavio, Villa prof. Giuseppe, Vismara Ambrogio, Vismara Eliseo, Vittadini dott. Felice, Zanaboni Giovanni, Zanchi Angelo, Zanchi Gerolamo, Zanini Ignazio, Zari Giacinto.
Abbiategrasso. — Carnevale Mijno Luigi, Colombi dott. Antonio, De Lucca rag. Tullio.
Affori. — Annoni rag. Carlo.
Albairate. Buzzi Andreino.
Balsamo. Galimberti Francesco.
Bollate. — Cislaghi Ercole, Dell'Acqua Pietro, Della Rovere Luigi, Vaghi Giovanni.
Bresso. — Moro Carlo.
Busto Arsizio. — Albani Giusto, Bevilacqua Gilberto, Broglio Piero, Piatti Giovanni, Pozzi Achille, Sandroni Carlo, Tosi cav. Roberto, Valentini Carlo.
Calvelzano di S. Angelo Lodigiano. — Castellini Pietro.
Canegrate. — Besesti don Cesare Maria.
Cardano al Campo. — DE FORNERA PIANTANIDA nob. ALESSANDRINA.
Casalpusterlengo. — Bernardinelli Giulio, Gambarini Carlo.
Cinisello. — Caimi rag. Alberto, Torno Umberto, Meroni Egidio.
Codogno. — Rossi Vittorio.
Dergano. — Pagani rag. Virgilio, Usiglio dott. Angelo, Veronelli don Achille.
Desio. — Volonterio Battista.
Fagnano Olona. — Castelli Angelo.
Gallarate. — Pasta Alceste, Sartorio Giovanni.
Giussano. — Società M. S. Operai ed Agricoltori-Sezione Ciclisti.
Gudo Gambaredo. — Arrigoni Luigi.
Inveruno. — Garavaglia Emilio.
Inzago. — Mercanti Luigi.
Lazzate. — Brugnoli Francesco.
Legnano. — Corsi Ettore, Dell' Acqua Rino Ratti Roberto, Scalvini Pietro, Steioer Massimo.
Lentate. — Pietro Arnaboldi.
Lissone. — Pratellesi Giovanni.
Lodi. — Pietrabissa Ettore, Tacchinardi Alessandro.
Marcallo. — Magnaghi Gaetano.
Melegnano. — Andreoli Daniele, Draghi Giuseppe.
Melzo. — Tavazzo Ercole.
Monza. — Alecchi Mario, Fontana Riccardo, Fornasetti Ignazio, Moreo Luigi, Rossi Giovanni, Saresella Attilio.
Muggiò. — Mauri Antonio.
Paderno Dugnano. — Colombo Francesco, Ghianda Carlo, Longoni Angelo, Longoni Luigi, Pogliani Carlo, Tavecchia Gabrio.
Rho. — Carli Valentino.
S. Rocco al Porto. — Perotti Nino.
Saronno. — Banfi Camillo, Buzzetti Gabriele, Desco Filippo, Morandi Giovanni.
Secugnago. — Amilcare Rocchi.
Senna Lodigiana. — Castoldi Remo.
Seregno. — Longoni Umberto, Ottolini Garibaldi.
Sesto Calende. — Carabelli Tommaso.
Solbiate Arno. — Longhini Giovanni.
Triuggio. — Viganò Virgilio.
Turbigo. — Cattaneo Giuseppe, Gatti Cesare, Gatti Ettore.
Vaprio. — Tornaghi Cesare.
Vigentino. — Gonalba Ambrogio, Mariani Giuseppe.
Villa S. Fiorano. — Pallavicini rag. Giosuè.
Vimercate. — GUSSI ANCILLA
Vimodrone. — Canevaro Alfonso.
MODENA. — Benati dott. Alberto, Bursi Raffaele, Fiorenza Alberto, Totti Ettore, Vieti Luigi.
Carpi. — Lugli Carlo.
Finale Emilia. — Borsari Alfonso.
Mirandola. — Castellini Osiride, Comini Olivo, Malavasi Tito, Marchesi Angelo di Giuseppe, Pivetti Mario.
S. Felice sul Panaro. — Macchi Fernando.
NAPOLI. — Apuzzo Amedeo, Califano Ferdinando, Callet Lodovico, Calvello Carlo, Cappuccio Salvatore, Cerulli Francesco, Chiarandà Carlo, Coppola avv. Vittorio, Cosenza Angelo, Cullmann Ottone, de Angeli ing. Roberto, Delli Paoli Gustavo, De Santo avv. Francesco, di Lorenzo avv. Lorenzo, Dragone Adolfo, Durio ing. Giuseppe, Falanga Carlo, FASSOTTO MARIA, Feste Carlo, Finizio avv. Pasquale, Finizio Vincenzo, Gandais Augusto, Ghiringhelli Adolfo, Giordano Arturo, Giuliani ing. Giuseppe, Guarini Vittorio, Handiey Roberto Bernardo, Isotta avv. Domenico, Izzo Giuseppe, Jannuzzi Ferdinando, Jannuzzi avv. Leone, Janauzzi avv. Oscar, Jannuzzi avv. Pasquale, Lanni avv. Francesco, Lecaldano Eugenio, MANFREDI GIUSEPPINA, Marasco Onofrio, Martorelli Guido, Matozzi Francesco, Menicanti Dino, Montuoro Amedeo, Morelli ing. Gino, Natale Eugenio, Panzuti Giuseppe, Pappalardo avv. Vincenzo, Rocco Carlo, Rocco cav. uff. Luigi, Rondino Ettore, Rondino Umberto, Schneider Edmondo, Silo Aldo, Silo Gerolamo, Trani Raffaele, Vitale bar. Tommaso, Zingaropoli Carlo.
Portici. — Giudice Angelo, Ruffini ing. Alfredo.
NOVARA. — Albertazzi ing. Armando, Gabardo Attilio, Gioria Giovanni, Guarneri Gabriele, Ludini Camillo, Marescalchi rag. Antonio, Moré Andrea, Pinto Michele, Pistone Giuseppe, Rizzotti Mario.
Biella.—Barbera Luigi, Bellia Luigi, Gallia Giuseppe, Gioria Mario, Giudici prof. Oscar, GIUDICI-TROMBETTA PIERINA, Mosca Alessandro, ROSSI ADELINA, Rossi Edoardo, Trombetta Emilio, TROMBETTA SERRALUNGA ROSALIA, Zignone Trombetta Eugenio.
Borgomanero. — Borgarello Arcadio, Piola Alfredo.
Cameri. — Zanetti Vittore.
Cannero. — Sisaro Alberto.
Cellio. — Antonioli Carlo.
Chiavazza. — Buratti Riccardo, Caligaris Rinaldo, Ferrara Emilio, Magliola Giuseppe, Panizza Giovanni, POGGIO-CODA ENRICHETTA.
Coggiola. — Cassani Antonio.
Cossato. — Porrino Ernesto.
Domodossola. — Minetti dott. Adolfo.
Galliate. — Barozzi Angelo, Belletti Vincenzo, Bignoli Antonio, Binda Giacomo, Domenioni Luigi, Drisaldi Enrico, Formenti Giuseppe, Vazzi Ercole.
Macugnaga. — Henwood Trelease William.
Mergozzo. — Conte Giacomo Pietro, Vanalli G. B.
Mosso S. Maria. — Violi Silvio.
Orta. — Ubertini Luigi.
Pallanza. — Calcia Eugenio.
Pogno Berzonnio. — Rovari Giulio
Ponzone. — Giardino Palmiro.
Romentino. — Gambero Alessandro.
S. Andrea. — Hanhart Ulrico.
Serravalle Sesia. — Agliandi Giovanni, Coggiola not. Luigi, Francioni Giuseppe.
Trobaso. — Minella Giuseppe.
Varallo Sesia. — Dell'Era Luigi, Racchetti prof. Virgilio, Reina Alessandro.
Varzo. — Battistoni Ernesto.
Vercelli. — Balbo Franco, Malinverno geom. Andrea, Restano Ignazio, Surano Edoardo, Zumaglini Mario.
Vogogna. — Lossa Giovanni.
PADOVA. — Finzi rag. Giorgio, Franco Luigi, Secchi Antonio, Ziliotti Francesco.
Cittadella. — Fabris Nicola.
Fontaniva. — Diotto Alessandro.
Ponte di Brenta. — Club Ciclistico.
Torre. — Galante Giuseppe.
PALERMO. — Mortillaro Felice.
PARMA. — Bocchi dott. Angelo, Clivio Tommaso Marchi Giovanni, Neri Achille, Razzetti Domenico.
Busseto. — Balestra dott. Edmondo, Leggeri Giuseppe, Stocchetti Erasmo.
Casale di Colorno. — Rossi Luigi.
Fontanelle di Roccabianca. — Grassi Attilio, Guida Florindo.
Roccabianca. — Parolari Gaetano.
Sissa. — Benoldi Ferdinando, Dall'Olio Achille, Dominetti Pio, LOTTICI ELISA, Musetti Vittorio, Popoli Ferruccio, Reggi Italo.
Torricella di Sissa. — Bernardelli Carlo.
Zibello. — Vignoli Ulisse.
PAVIA. — Chiodi Raffaele, Mattia Giovznni, Noè ing. Francesco, Orioli Laura, Predieri prof. Alessandro, Rancati rag. Filippo, Sala Giacomo, Tamagni Ermenegildo.
Broni. — Portaluppi dottor Francesco.
Corteolona. — Fornaroli Gino.
Filighera. — Mariani Celeste.
Galliavola. — Bianchi Aldo.
Gambarana. — Aggradi geom. Stefano.
Lomello. — Cirio Eugenio, Saviolo Giovanni.
Mezzanabigli. — Cotta Luigi.
Mortara. — Salvaneschi don Ambrogio.
Rivanazzano. — Riva Siro.
Sartirana. — Ghisella Celestino.
Semiana Lomellina. — Chiaramella Francesco, Inglese Carlo, Zorzoli Giuseppe.
Stradella. — Tarabusi Angelo.
Torreberetti. — Negri cav. Emilio.
Vigevano. — Andreoni Alessandro, Giulini Rita, Maspero Giovanni, Rubini Pasquale, Zorzoli Ercole.
Voghera. — Montoldi Giuseppe, Servetti Adele.
PERUGIA. — Bertoldi geom. Nicola, Corapi Rocco, Garbarino Silvio, Mavarelli Ciro, Montesperelli conte Gino, Persi dott. Alfredo, Verdi avv. cav. Clodomiro.
Città di Castello. — Cattaneo G. B.
Gubbio. — De Sanctis avv. Francesco, Nafissi Carlo.
Spoleto. — Collicola march. Filippo.
Terni. — Niri Tito, Reggiani Gaetano.
PESARO. — Prato cav. Emanuele Filiberto.
PIACENZA. — Cantù Enrico, Cattaneo Giuceppe, Marzi Giuseppe, Moreschi Torquato, Romagnoli Antonio, Romagnoli Giuseppe Sforza Fogliani dott. Luigi.
Cadeo. — Provini Lino.
Carpaneto. — Rossi Giuseppe.
Rivergaro. — Quadri Erminio.
Settima. — Braghieri Severino.
PISA. — Barthel Federico, Bernieri ing. Francesco, Bisi Renato, Mammini Pericle, Rouf Romeo, Salvestroni Luigi.
Marina di Pisa. — Giannessi Pietro.
Pontedera. — Comparini Cesare.
Putignano. — Bernardi Archimede.
Santaluce. — Romoli Alberto.
Volterra. — Baldacci dott. Giuseppe.
PORTO MAURIZIO. - *Bordighera.* — Betzler Leopoldo, Lamberti Vittorio.
Oneglia. — Ricardi Riccardo, Trucco avv. Giorgio.
Ventimiglia. — Lorenzi Giov. Andrea.
POTENZA.- *Grassano.*— Briganti prof. Gaetano.
Tricarico. — Motta Michele.
RAVENNA. — Bajocchi Pio, Turci Luigi, Ferruzzi Gioachino, Maussier Antonio, Rasi Giuseppe di Eugenio.
Bagnacavallo. — Liverani avv. Pietro.
Faenza. — Graziani Alberto, Tonioli Enrico.

REGGIO EMILIA. — Benevelli don Domenico, Bergonio Gisberto, Bertani Nino, Cervi Ferdinando, Cipriani Eugenio, Ferrari Ettore, Ferrari Pietro, Marconi Adolfo, Modena rag. Riccardo, Morselli rag. Gino, Rossi Luigi, Veloce Club.
Guastalla. — Rocchi dott. Ottavio.
S. Maurizio. — Besta dott. Carlo.
ROMA. — Armani dott. Gioachino, Barocchi Domenico, Benettini dott. cav. Silvio, Bernardini dott. Francesco, Buzzi Primino, Chauvet Costanzo, Chierici dott Umberto, Cupello Tito, Ferrero Costanzo, Gilà Gioachino, KEMP MARION, Lanciani Pietro, Lugani cav. Luigi, Malagnini Giovanni, Marietti Edoardo, Nenci Domenico, Rosso Carlo Maria, Ruspoli principe Enrico, Sagginelli Emilio, Scialga Vittorio, Settimi dott. Luigi, Silvestri dott. Gulfiero, Sormani Leone, Tinelli Adolfo, Tognola Paolo, Tonazzi dott. Umberto, Torlonia don Augusto principe di Civitella Cesi.
Acquapendente. — Boni Umberto.
Corneto Tarquinia. — Balsamo Giulio.
Montefiascone. — Santini Alibrando.
ROVIGO. - *Adria.* — Chiavacci Michelangelo.
SALERNO. — Casino Sociale, de Mora Nicola, Deputazione provinciale, Santoro ing. Antonio, Scaramella Matteo, Società Cooperativa fra Commessi ed Industriali.
Nocera Inf. — Apostolico Luigi.
Piaggine. — Santini geom. Giunio Bruto.
Ravello. — Municipio.
Sala Consilina. — Jannelli Cataldo.
Sapri. — Gaetani dott. Enrico.
Vallo Lucania. — Cavone avv. Federico, Passarelli Gaetano.
SASSARI. — Aresca Enrico, Bonino Leopoldo, Cossu-Rocca Andrea, Tamponi Giuseppe.
La Maddalena. — Alianello Antonio.
Nughedu S. Nicolò — Fadda Francesco.
Terranova. — Balata Quirico Antonio, Balata Salvatore, Diana Pasquale, Giacheddu Salvatore, Giùa Battista, Manunta Giovanni, Sotgico avv. Antonio.
Tempio. — Magnanelli Edoardo.
SIENA. — Avanzati dott. Francesco, Bandini Rodolfo, Bellugi Guido, MUGNAINI SCACCIA ANTONIETTA, Negrini Attilio, Partini Claudio, Piccolomini Giorgio, Riva Luigi.
SIRACUSA. - *Floridia.* — Ruscica dott Santo.
SONDRIO. - *Chiavenna.* — Perego Duilio.
Madonna di Tirano. — Festa Carlo, Zamboni Pietro.
TERAMO. — Cerulli Irelli Vincenzo, Ferrara dott. Gerardo.
TORINO. — Ajassa Lorenzo, Alberti Teppa ing. Pier Luigi, Ambrosio rag Arturo, Antonini Pietro Francesco, Azimonti Luigi, Barale Pier Candido, Belletti Antonio, BOJERO LINDA, Bonnous Leopoldo, Braja Giuseppe, Burzio geom. Romeo, Casalis Eugenio, Cassio Efisio, Castiglione Domenico, Cavalchini Ernesto, Ceria Ernesto, Cerruti Gioachino, Chiandano Pietro, De Carlini G. B., Del Grosso Carlo, Del Grosso Mario, Doglia Antonio, Drago Giulio, Fontanone prof. Angelo, Gagliasso Umberto, Galliard Ettore, Gamba Carlo, Garosci Antonio, Garosi Giovanni, Garosci Nicola, Ghezzi Francesco, Giachero Giuseppe, Giuppone Virgilio, Magnani Giovanni, Mandirola Angelo, Marengo Guglielmo, Mariani Delfino, Masoero Giuseppe, Micchiardi Francesco, Milanesi Umberto, Mortarotti Giuseppe, Oggenda Carlo, Paglieri Giuseppe, Palazzi Enrico, Pane Camillo, Panzacchi Augusto, PAOLINI ORINI LUIGIA, Pavoni Arturo, Piana Mario, Pioda Ernesto, Pistamiglio Giuseppe, Radius ing. Adolfo, Ravaz Augusto, Rob olio dott. Augusto, Roggieri avv. Camillo, Roth Emilio, Salaroglio Severino Salvi Cesare, Sartirana Oreste, Scagliotti Carlo, Scevola Edoardo, Sehringer Giorgio, Sibiglia Ettore, Signorino Vito, Società « La Torino », Soldati Roberto, Stoppani Enrico, Tedeschi Augusto, Teglio Guido, Terzuolo Secondo, Trespidi Vittorio, Velati Bellini ing. Giuseppe, Viola Luigi, Viola Pietro.
Abbadia Alpina. — Borriero Michele.
Avigliana. — Allais Domenico.
Caselle. — Carletto Giovanni.
Castellamonte. — Mottino Eugenio.
Cavagnolo. — Bacolla Romolo.
Ciriè. — Zanchetta Albano.
Cuorgnè. — De Agostini ten. Enrico, Pollino rag. Umberto.
Ivrea. — BARATONO ARMIDA.
Lanzo Torinese. — Vaccarino Francesco.
Novalesa. — Cimaz Maurizio.
Oulx. — Muraro Vittorio.
Rivarolo Canavese. — Gambotti Giovanni, Reynaldi Bernardo.
Rivoli. — Riccardi Michele, Sport Club Rivolese.
S. Giorgio Canavese. — Boggio dott. Camillo, Gubetti Giovanni.
Susa. — Bardi Luigi, Giachino Giuseppe, Prato Mario.
Vinovo. — Accastelli Domenico.
TREVISO. — Caotorta conte cav. Antifone, De Donà Remi.
Castelfranco Veneto. — Stecca Adriano.
Conegliano. — De Favesi Vittorio Luigi, Longega Luigi, Zava avv. Gerolamo.
Oderzo. — Bellis Antonio.
Possagno. — Zanesco Angelo.
UDINE. - Bonessa rag. Luigi, Valerio Italo.
Artegna. — Regogliosi Enrico.
Casarsa. — De Paoli Tito.
Castions di Strada. — Gaggia Riccardo.
Cividale. — Testori nob. Emilio.
Ligosullo. — Moro Giovanni.
Maniago. — De Marca Bernardo, Mazzoli Franco, Querincigh Giuseppe.
Moggio. — Pugnetti Guido.
Pontebba. — Codeluppi Cesare, Codeluppi Giovanni, Codeluppi Lodovico, Fiorellini Antonio.
Pordenone. — Artico Ignio, Gatti Italico.
Tarcento. — Aghina rag. Angelo, Dondi Camillo, Job Gregorio, Morganti dott. Ettore, Mugani Renato, Provesani Luigi, Voltolina Antonio.
Tolmezzo. — Chiumenti rag Virgilio.
VENEZIA. — Allegri cav. avv. Carlo, ALLEGRI BERCHET DINA, ALLEGRI CHITARIN GINA, Carminati avv. Carlo, Castaldis avv. Giacomo, Pasqualin Arnaldo, Raffin Sante, Saccardo dott. Francesco, Scarpis Carlo, Vienna Balilla, Zago Poliuto.
Cappella di Scorzè — Furlanetto Giovanni.
Chioggia. — De Biasio Augusto.
Marocco. — Marx Rodolfo.
Mestre. — Aldighieri Ildebrando, Mande Emilio, Sparagano Vincenzo, Zennaro cav. dott. Costanzo.
Mira. — Quaglio Giovanni, Stella Vittorio.
Murano — Zecchini Guido.
VERONA. — Bosco Filadelfio, Cometti Callisto, Cometti Italo, Motzo Giuseppe, Vanzetti Alessandro.
Cà di David. — Cicarelli Gaetano.
Cerea. — Zanini Pietro.
Sanguinetto. — Zinetti Giovanni.
Tregnago. — Chiarenzi Riccardo.
Zevio. — Vaona avv. Attilio.
VICENZA. — Secegni dott. Ezio.
Lonigo. — Bisazza Giuseppe, Micciarelli dott. Giulio.
Marostica. — Benozzo Vincenzo.
Rocchette. — Magello Carlo, Povoleri Angelo.
Rossano. — Nordio nob. Antonio.
Valdagno. — Lucato Giovanni.
COLONIA ERITREA. - *Asmara.* — Berrini cap. Giuseppe.

ESTERO.

Austria Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Fogliano.* — Luxemberger Arturo Umberto.
Isola Morosini. — Zimolo Gerardo.
Rovigno. — Bianchetti Agostino, Marin Emilio.
Sesana. — Calcich Alberto.
Trieste. — Avio Aurelio, Baxa Riccardo, Carnera Ettore, Cehovin Giovanni, Kreutzer Giovanni, Linassi Riccardo, Orlando Alessandro, Parisi Mario, PEDRETTI ADA, Pedretti ing. Carlo, PEDRETTI LUISA, Pirona Carlo, Unione Velocipedistica Triestina, Visintini Attilio.
TRENTINO - *Ala.* — Albarelli Francesco, Leonardi Francesco.
Borgo Val Sugana. — Casino di Lettura.
Loppio — Dorna Massimo.
Pergine. — Crivelli Franco, Dalla Torre Giulio, Dalla Torre Silvio.
Primiero. — Vielmetti Davide.
Riva. — Camia Carlo.
Rovereto. — De Rossi Cesare.
S. Michele all'Adige. — Sandonà Quintino.
Tione. — Boni Giuseppe, Ghirardoni Carlo, Gnosini geom. Giovanni.
Trento. — Albrecht Giuseppe, Amors Paolo, Baldo Achille, Boscarolli Gaetano, Meyer Pio, Oss Mazzurana Felice, Pedretti Giovanni, Travaglia Giovanni.
Vigo di Fassa. — Galvagni Guido.
PROVINCIE DIVERSE. - *Salisburgo.* — Huber Antonio, Iaegher dott. A.
Vienna. — Hildesheimer dott. Arnold.
Zara. — Perlini Giuseppe.

Francia.

Baraque des Ecorges près Maiche-Dubos. — Caravaggi Arthur.
Cannes. — Bini Ugo.
Lione. — Gobbetti Jean B.
Parigi. — Wallace Allen.
Tolone. — Cottrelle Eugène Auguste.
Vidanbau. — Berenguier Augusto.
PRINCIPATO DI MONACO. — Andreotti Roberto, Lavagna dott Giuseppe, Rossi Luigi Emilio.

Germania.

Baden. — Pariani E.
Dresda. — Lichtenstein Michele.
Francoforte. — Weinberg Carl.
Lipsia — Bahrdt Ilse.
Monaco Baviera. — Andretta prof. Mario.
Münster. — Hartmann Andrea.

Olanda.

Aja. — Henny Carlo.
Amsterdam — Berlage M.
Haarlem. — Koopmans Cnoop Nicolaas.

Portogallo.

Lisbona. — João Lobo Antunes, Vizen Pinheiro Francisco.

Rumenia.

Braila. — Papanti Ottorino.

Russia.

Vitebsk. — De Ciechanowiecki Joseph.

Svizzera.

CANTON TICINO. - *Balerna.* — Bianchi Michele.
Chiasso. — Ronzoni Giovanni.
Lugano. — Negrato Giuseppe.
Mendrisio. — Basilico Teodoro, Muzzara Cesare.
Pedrinate. — Fontana Mario.
CANTON DI FRIBURGO. - *Friburgo.* — Canetti Alessandro.
VALLESE. - *Naters.* — Campini Massimo.
CANTON DI ZURIGO. - *Zurigo.* — Campagnari Eugenio, Garroni Achille.

America del Nord.

STATI UNITI. - *New York.* — Ruhl R. Waldo.
MASSACHUSETTS. - *Boston.* — Ahl Leonard D.

America del Sud.

URUGUAY. - *Tacuarembò.* — Palermo Gerardo.
Montevideo. — De Michelis G. Pietro.
REPUBBLICA ARGENTINA. - *Buenos Aires.* — Brusco Pasquale, Cattaneo Pasquale, Corsini Emilio, Devoto Fortunato, Negrotto Vittorio, Pittavini Eugenio, Vinelli Stefano.
BRASILE. - *S. Paulo.* — Balsells Josè, Buscaglia dott Felice, Guerra Edoardo M., Levi Menotti, Ribeiro Custodio, Tedeschi Bonaventura, Tognetti Giuseppe.

Asia.

SIAM. - *Bangkok.* — Ferro Cesare, Gollo E. G., Sigot Pietro.

Soci annuali al 15 marzo 1905 . . .	N.	42 491
Soci annuali inscritti dal 15 marzo al 15 aprile 1905	»	1 504
	N.	43 995
Morti, irreperibili, depennati dal 1 ottobre 1904	»	544
Soci annuali al 15 aprile 1905 . .	N.	43 451
Soci Vitalizi al 15 marzo 1905 N. 777		
Soci Vitalizi inscritti dal 15 marzo al 15 aprile 1905 » 24	N.	801
Totale dei soci al 15 aprile 1905	**N.**	**44 252**

Ufficio di redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14
Direttore della Rivista: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

17025 - CAPRIOLO • MASSIMINO - MILANO
Via Francesco Guicciardini, N 6.

ANNO XI - N. 6. v. 11[6] GRATIS AI SOCI DEL TOURING GIUGNO 1905

RIVISTA MENSILE DEL TOURING C. I.

VI ET MENTE

Sede Sociale, Via Monte Napoleone, 14
Telefono N. 18-50

SOMMARIO. — *Il Decennio del Touring*: Il Congresso. — Il ricevimento alla Scala. — La sfilata. — La bandiera della Dante Alighieri. — Il banchettissimo. — La gita al Sempione. — Elenco delle squadre intervenute al convegno. — Un piccolo plebiscito. — Gentili ricordi. — Note ed appunti. — La lapide in onore dei morti. — La conferenza del prof. A. Malladra. — La nota umoristica. — Gite e convegni. — Nuove pubblicazioni del Touring. — Consulenza legale. — Elenco dei candidati.

IL DECENNIO DEL TOURING

Festa turistica della Nazione

(27-28-29 Maggio 1905)

La sfilata: il gruppo degli stendardi al monumento di Garibaldi

Fu una festa, una vera festa, una vera festa nazionale; ed a farla riuscire così grandiosa ed indimenticabile contribuirono tutti e tutto; i soci, accorrendo così numerosi e pieni d'entusiasmo, e colla mente disposta a considerare il grande quadro nel suo complesso, senza allarmarsi per qualche minuscolo particolare non ottimamente riuscito; la Casa Reale, coll'inviare S. A. R. il Conte di Torino; il governo, rappresentato, con cortesia ed instancabilità, da S. E. l'on. Gerolamo Del Balzo; il Municipio di Milano, così signorilmente ospitale; tutta la cittadinanza, che accolse gli ospiti con così grande simpatia: i Volontarî Ciclisti ed Automobilisti; la Società del Tiro a Segno e la Dante Alighieri, che con cortese pensiero associarono alla festa del Touring l'inaugurazione d'un nuovo poligono e d'un nuovo vessillo; le società ferroviarie, l'Impresa di Navigazione sul Verbano, l'Unione Cooperativa, coi loro servizi cordiali, pazienti e inappuntabili; la stampa, che così diffusamente e ripetutamente parlò della festa, lesinando magari per quei giorni, in via d'eccezione, un po' di spazio ai grandi processi, pascolo quotidiano del pubblico italiano; e persino il sole, che, dopo tanti giorni di broncio, scoprì, per amore del Touring, il più aperto e caldo dei suoi sorrisi, e lo mantenne inalterato sino a feste finite, sull'ampia distesa della metropoli lombarda, sulle azzurre onde del Verbano, nel vallone della Toce, fra i dirupi della Diveria. Che anche il sole voglia inscriversi fra i soci vitalizî del Touring?

In piedi, da sinistra a destra: il principe di Molfetta, vicepresidente della società di tiro a segno; il signor A. Zaffaroni, vice-segretario del Touring; l'on. A. Brunialti; il comm. Mangili, presidente dell'Esposizione del 1906; il conte F. Borromeo presidente della Mostra ciclo-automobilistica; il cavaliere I. Vigliardi Paravia, segretario del Touring; il cav. L. V. Bertarelli; il cav. dott. E. Candiani, presidente della Commissione dei festeggiamenti.
Seduti, da sinistra a destra: il cav. Gregoris, segretario particolare dell'on. Del Balzo; il senatore G. Alfazio, prefeito di Milano; S. E. l'on. G. Del Balzo; il comm. F. Johnson.

Da tutte le parti dell'Italia geografica accorsero i ciclisti a Milano: da Torino, Venezia, Genova, Firenze, Roma, Napoli, Palermo, come dai più umili villaggi sparsi nella pianura padana o nascosti in qualche valle delle Alpi e degli Appennini; vennero vestiti in cento fogge, vennero parlando i più svariati dialetti, vennero colle più diverse e combinate maniere di viaggio; ma tutti concordi in un pensiero: onorare il Touring, festeggiare il decennio della grande famiglia che tutti unisce con vincoli liberi e fraterni, riconfermarne il programma che, come ben disse il Direttore generale, si può riassumere in una sola parola: Italia!

Le sette parti del grande convegno riuscirono tutte; il congresso ed il ricevimento alla Scala il giorno 27 la gara di tiro, la sfilata, l'inaugurazione del vessillo della Dante, il banchettismo il 28; la gita al Sempione il 29.

Ci domandate se ci furono degli inconvenienti? Ci furono di certo; e come sarebbe stato possibile d'evitarli con tante migliaia d'inscritti, dei quali molti, moltissimi, troppi attesero per inscriversi proprio gli ultimi giorni? Come sarebbe stato possibile l'evitarli se le inscrizioni superarono negli ultimi giorni, così grandemente le aspettative?

Le tessere furono distribuite con qualche ritardo; i distintivi e le medaglie del Sempione non poterono venire tutte coniate per i giorni delle feste; e si ebbe (per insuperabili difficoltà) il dispiacere di non potei ammettere al banchetto un maggior numero di soci nè di ottenere per la gita al Sempione un maggioi numero di treni; e dolse sopra tutto il vedere ch qualche soci non riusciva a rendersi ra gione di simil incidenti do vuti a forz maggiore: m si sa che no ci sono ros senza spine; sa che in u grande pittc resco paesag gio l'uom ragionevo vede la be lezza comple siva e non ci tica qualch ramoscel storto o qu che sassoli spezzato; e è visto che grande, la i mensa ma gioranza g dicò che festa era gna del Touring, era degna di chiamarsi naziona, e lascerà nelle menti di tutti una memoria grandi ed indimenticabile, che sarà sprone a far sì, col c siglio e colla cooperazione di tutti i soci, che il T ring tenga alta, ed aumenti, la stima di cui si v in quei giorni circondato, e raccolga presto sotto sua bandiera 100 000 soci.

Le feste sono finite; di esse si potrà conserv solo una pallida memoria in queste pagine; ma migliaia di ciclisti che dall'Istria alla Sardegna, d Alpi Retiche alla Sicilia, sono qui convenuti, ritori alle loro case sentiranno ancor più vivo l'affetto la grande famiglia nostra, sentiranno più vivo stimolo di conservarne ed ingrandirne il nome c rato; e tutti si persuaderanno sempre più ch Touring non è tutto compreso in una nappina un distintivo, in una medaglia, in un vessillo, che quelli sono semplici simboli di un'alleanza menti, di cuori, di forze per il bene, per l'onore, la civile grandezza della patria.

Le feste sono finite: ritorniamo tutti al lav animati dall'entusiasmo e dalla concordia!

La prima giornata: 27 Maggio

Il Congresso.

La mattina del giorno 27, alle ore 9, nella sala delle Statue nel Castello Sforzesco, s'apre il Congresso del Touring.

Nell'ampio salone sono disposte lunghe file di sedie che vanno affollandosi di turisti e di invitati. Sotto la loggia è schierato un drappello di pompieri in alta tenuta e armati, per il servizio d'onore. Il servizio d'ordine è disimpegnato da vigili urbani e da valletti del Municipio.

Mentre affluiscono da una parte i ciclisti e gli automobilisti, nelle loro divise sportive, coi loro berretti, coi loro distintivi, dall'altra parte, o a piedi o in carrozza, arrivano le autorità col cilindro e colla *redingote*, e si aggruppano in una sala più piccola, comunicante col salone.

Nel gruppo delle autorità, il Municipio è largamente rappresentato: col sindaco senatore Ettore Ponti, sono presenti gli assessori dott. Candiani, avv. Morpurgo, avvocato Della Porta, avv. Mojana, rag. Pressi, nob. Giulini, dott. Menozzi, i consiglieri comunali comm. Spatz, ragionier Sperati e altri. Per la provincia è presente il commendator Manusardi, presidente della Deputazione provinciale; e notiamo quindi il senatore Giuseppe Vigoni, il tenente generale conte Fecia di Cossato, comandante il III Corpo d'armata, il maggior generale Pallavicini, il comm. Mangili, presidente del Comitato esecutivo dell'Esposizione 1906, il cav. Nicora presidente di Corte d'appello, l'on. Attilio Brunialti, il comm. Salmoiraghi presidente della Camera di commercio. Sono poi tutti presenti i membri della Direzione e del Consiglio direttivo del Touring con molti capoconsoli e consoli.

Poco dopo le nove, arriva in vettura il comm. Gerolamo Del Balzo, sottosegretario di Stato al Ministero d'agricoltura industria e commercio. Sono con lui, nella medesima carrozza, il prefetto di Milano col segretario di prefettura avv. Facheris, e il cav. Gregoris, segretario di gabinetto dell'on. Del Balzo. Il rappresentante del Governo ai festeggiamenti del Touring è vivamente complimentato dai presenti, mentre il drappello dei pompieri presenta le armi.

Poco dopo tutte le autorità passano nel salone e si dispongono dietro un lungo banco drappeggiato di verde. In questo momento la sala presenta un magnifico colpo d'occhio: è riempita da una folla di turisti venuti da tutte le parti d'Italia, ed in essa, le divise diverse, i bracciali di colori svariati, i distintivi, mettono una nota di vivacità, ed i pittoreschi gruppi numerosi di signore e signorine, molte delle quali in abiti turistici, recano la nota più simpatica della grazia femminile.

Dagli ampi finestroni che scendono fino quasi a terra e che si aprono sul Parco, entra abbondante la luce.

Prende primo la parola il sindaco senatore Ettore Ponti.

« Il Touring Club — egli dice — che nella celebrata ricorrenza di un lieto anniversario italiano, ha chiamato a raccolta i turisti d'ogni parte d'Italia e si appresta ad affermare i suoi propositi e i suoi desiderî, può andare superbo dei nuovi orizzonti che si dischiudono oggi giorno alla sua attività.

« Milano esulta nell'accogliere i turisti e manda loro per mia bocca un cordiale saluto e gli augurî che il congresso faccia azione patriottica di fratellanza ».

Saluta il vessillo del ciclismo femminile. Rende omaggio al rappresentante del Governo. *(Applausi vivissimi).*

Scoppiano grida di *Viva Milano*, e nuovi applausi.

L'on. Del Balzo esordisce col salutare Milano, fiera ed animosa per il volere dei forti suoi figli, nelle lotte pel risorgimento, in quelle civili, e nelle battaglie per lo sviluppo delle industrie e dei commerci.

Facendo la storia della ginnastica, dai tempi classici della Grecia fino ai moderni, glorificò l'alpinismo, a proposito del quale si piacque ricordare la figura di Umberto che fu appassionato alpinista, della regina Margherita e del Duca degli Abruzzi.

Parlando del ciclismo trovò parole di elogio per la nuova istituzione dei volontarî ciclisti ed automobilisti di cui si è fatto centro il Touring con felice e patriottico pensiero.

Venendo quindi a dire più particolarmente del Touring, ne ricordò tutte le benemerenze, rilevando lo sviluppo rigoglioso e il sempre crescente numero dei soci.

Esso con legittimo orgoglio può affermare che tiene alto e rispettato il nome italiano e contribuisce ad un'opera veramente civile: quella di stringere ognor più colla santità delle memorie e colla fede incancellabile del patriottismo i vincoli che uniscono alla terra nativa coloro che parlano in paesi stranieri il dolce idioma di Dante.

Continuando, rilevò come non poteva darsi miglior luogo per una così geniale riunione d'uomini, del Castello Sforzesco, pieno d'arte e di memorie. E si compiacque che a Milano ora si celebrino due feste, di lavoro e di forza: quella del Touring e la gara di Tiro a segno.

Concluse: « Mando un pensiero devoto, alla gentile Sovrana, fiore leggiadro che effonde dovunque un profumo di grazia, al giovane Sovrano, che con intuizione moderna ha presa di recente una iniziativa che irradia di nuova vivida luce il trono sabaudo, a lui vigile custode delle glorie del passato e che ha sempre una visione radiosa dei destini e della missione dell'Italia nel mondo. E nel suo nome augusto dichiaro aperto il Congresso nazionale turistico. »

Si leva il comm. Johnson, salutato da un lungo applauso. Egli dice:

« Con trepidanza e con orgoglio — con una trepidanza che è un senso del tutto personale, e con quell'orgoglio che m'è ispirato dalla coscienza d'interpretare l'animo di 45 000 soci sparsi per tutto il mondo civile — ringrazio Sua Eccellenza il signor sottosegretario di Stato ed il Governo che egli rappresenta, l'illustre signor sindaco e la città in cui il Touring si gloria di aver la sua sede; e ringrazio e saluto tutte le autorità e rappresentanze che onorano questa nostra riunione.

« Dalle parole gentili che furono qui, con tanta autorità e cortesia, pronunciate all'indirizzo del nostro sodalizio, noi trarremo forza e coraggio per proseguire, per progredire, per migliorare sulla via che abbiamo battuta nei primi dieci anni della nostra vita sociale; via che certo deve essere la retta, se essa ha potuto meritare, come ci viene provato anche oggi, il plauso e l'incoraggiamento di tante alte persone ed autorità.

« Ed in questa solenne e memoranda circostanza — che segneremo a lettere d'oro nella storia del Touring — sento il dovere di affermare che se il nostro sodalizio potè pur compiere qualche opera non indegna di lode, deve ciò non solo alla fraterna, leale, patriottica cooperazione di tanti benemeriti consoli e soci, ma ben anche all'appoggio cordiale, sincero, incessante che abbiamo sempre trovato nei comuni, nelle provincie, nelle grandi pubbliche amministrazioni, nel governo. A tutti vada oggi il nostro ringraziamento.

« Tale appoggio, più ancora che alla modesta opera nostra, è dovuto alla bontà del nostro programma. Tutti infatti hanno compreso che per noi il turismo è non uno scopo a se stesso, ma un mezzo dilettevole ed utile per conoscere tutta la patria nostra, entro il suo eterno confine delle Alpi nevose e degli azzurri suoi mari; un mezzo per far apprezzare l'Italia nostra dagli stranieri, ai quali può offrire tante bellezze, tante memorie, e poi anche tante prove d'una vita rinnovellata gagliardamente al sole

della libertà e dell'indipendenza; un mezzo per tenere affratellati col vincolo dell'amor patrio gli Italiani sparsi nelle lontane colonie, e per cooperare colla benemerita Dante Alighieri a tenere alto, onorato, rispettato il vessillo tricolore ovunque esso sventoli, il nome italiano ovunque si parli in lingua nostra.

« Ringrazio di nuovo tutte le cortesi persone che colla loro presenza rendono più solenne questa fausta giornata, che colla loro parola gentile hanno mostrato di sapere così bene apprezzare i nostri ideali; con questi incoraggiamenti sento di poter promettere, colla sicurezza che nessuno dei 46 000 consoci mancherà di parola, che il Touring continuerà, *vi et mente*, a svolgere il suo programma che può venire riassunto in una sola parola: Italia! ».

Il breve e concettoso discorso è lungamente applaudito.

L'ing. A. Riva, vice-presidente generale del Touring, presenta lo stendardo del ciclismo femminile colle seguenti parole:

« *Eccellenza, Signore, Signori,*

« Nel 1902 — al Congresso Turistico Nazionale di Ferrara — un Comitato di nobilissime signore, inaugurava, con gentile pensiero, un vessillo che del ciclismo femminile dovesse essere emblema, emblema di grazia, di vigoria, di bellezza.

« Il vessillo presentato ed affidato alla Direzione del Touring dalla gentile signora marchesa Maria Plattis, colta scrittrice, ben nota sotto il pseudonimo di « Jolanda » porta ricamate le parole:

« *Affidato alle donne d'Italia sventoli questo vessillo ciclistico, per tutte le nostre terre, simbolo di gentilezza protettrice, emblema augurale.*

« Nella fascia che artisticamente ricorre sul drappo, tanti campi liberi, permettono alle città d'Italia — future sedi di altri congressi turistici nazionali — di apporvi il loro stemma, così come Ferrara fu prima nella geniale cerimonia inaugurale.

« L'anno dopo, nel 1903, l'onore della successiva apposizione venne riservato a Roma e seguirono poi Modena, Ascoli e Siena nello scorso anno, in occasione della splendida sua Mostra d'arte antica.

« Nella presentazione del simbolico vessillo in Ferrara, la coltissima, nobile scrittrice, disse:

« ... che mai vessillo più pacifico e sereno fu levato al sole
« fra le mura che videro gli splendori della Corte Estense ».

« Fra mura non meno splendide per antichi, insigni, storici ricordi, il moderno vessillo si presenta ora a noi emblema di gentilezze ed insieme di nobili, patriottiche idealità.

« Alla cerimonia d'oggi, solenne, per tante cospicue autorità, per tanto grande festoso concorso di rappresentanze d'ogni parte del paese, qui convenute, madrina più gentile, madrina più cara al ciclismo italiano, non potevamo certo desiderare di quella alla quale mi inchino, la signorina Ernestina Bertarelli, figlia carissima del cav. Luigi Vittorio Bertarelli, che del Touring, del programma di esso — a così alta azione civile educatrice inspirato — è stato ed è cooperatore, fattore, così benemerito, così grande.

« A voi, gentile signorina, che nome, tanto caro a noi tutti, così simpaticamente portate, a voi in questo Congresso inaugurale, che il primo decennio del Touring festeggia, a voi la lieta, serena, cerimonia dell'apposizione dello stemma di questa nostra città di Milano.

Vivi applausi salutano le parole dell'ing. Riva.

La signorina Bertarelli applica al vessillo lo stemma di Milano fra le generali approvazioni; dopo di che l'ing. Riva soggiunge:

« D'esserne stata così gentile madrina, vi sia, ora, gradito il ringraziamento del Touring, il ringraziamento di tutto il ciclismo italiano.

« Sia il vostro nome lieto auspicio all'avvenire di questo vessillo che — nel nome del Touring italiano — le gentili donne d'Italia accomuna in nobili idealità, intese a salutare risveglio di quella fisica educazione, feconda di così grandi promesse per la fortuna e grandezza maggiori del nostro paese ».

Il cav. L. V. Bertarelli (salutato, al suo alzarsi, da un lungo unanime applauso) comincia quindi a svolgere il tema *Turismo e strade*. Sorvola sulla parte tecnica della costruzione delle strade: e indica le ragioni per le quali le strade italiane sono così inferiori alle strade dell'Austria, Germania, Francia. Le strade italiane costarono più di due miliardi e mezzo di lire, senza calcolare le strade vicinali; e la loro manutenzione costa 41 000 000 all'anno.

Il Touring adunque, occupandosi di questo problema, s'occupa d'un grande problema nazionale; e deve creare la coscienza dell'attuabilità dei mezzi per conservare questo grande patrimonio, che ha tanta influenza nella economia nazionale. Ricorda le regioni d'Italia che hanno strade ottime, buone, cattive, pessime; e le cause del peggioramento che in molte di esse si deve deplorare. Se non si può ancor fare quello che si fa all'estero, bisogna pur pensare ai bisogni più urgenti; accenna ad essi; indica i modi per far loro fronte; parla della massicciata e della cilindratura. Il Touring fida nei corpi tecnici; e spera che l'inchiesta che ora esso sta facendo porterà qualche frutto. Il frutto di tale inchiesta verrà presentato alla mostra del 1906, assieme con un saggio di manutenzione stradale. Il problema è legato non solo a problemi nazionali, ma anche ad un grande problema internazionale: il concorso dei forestieri che visitano ora, non solo i grandi centri, ma anche le bellezze più remote del nostro paese. Il turismo si svolge sulle strade: e le autorità devono dare ai turisti le strade buone *(applausi)*. Date, autorità, che ne avete il dovere, le strade a noi che ne abbiamo il diritto. *(Vivi applausi)*.

Le autorità e molti dei presenti stringono la mano all'oratore, che ha una vera ovazione.

* * *

Ci limitiamo a questo breve cenno del discorso, perchè esso sarà pubblicato, con aggiunte, in uno speciale opuscoletto, che verrà largamente diffuso dal Touring.

Non possiamo però tralasciare di rilevare il fatto che nella grande e solenne manifestazione del nostro sodalizio, la questione stradale abbia figurato in modo così spiccato e così onorevolmente. Il Bertarelli ha parlato come oramai egli ci ha abituati a sentirlo parlare. Con forma limpida, in cui di frequente ricorse la nota di quella caratteristica arguzia ambrosiana così simpatica e persuadente, egli ha saputo (pare impossibile!) rendere attraente ed interessante, l'arido argomento delle strade.

Nell'ampio salone delle Statue del palazzo Sforzesco, ricolmo di un pubblico a cui una larga rappresentanza femminile dove una speciale intonazione di gentilezza ed eleganza, alla presenza di ogni specie di autorità fra cui un rappresentante del governo, la voce squillante dell'oratore risuonò come un vero e proprio mònito.

Con frase incisiva e precisione matematica fu ancora una volta rivelato il male delle cattive strade, con accento caloroso e convinto ne fu additato il possibile rimedio. Ma l'unanime ed insistente applauso che salutò la relazione del Bertarelli non deve avere inutilmente e per breve istante risuonato nello storico salone; l'eco di esso dovrebbe ripercuotersi presso tutte le Amministrazioni che hanno governo di strade.

* * *

L'on. Brunialti, capoconsole del Touring a Roma, dà notizie del nuovo progetto di legge presentato dal ministro delle finanze per sostituire la targhetta mobile alla targhetta fissa che costituisce non solo un'imposta, ma un aggravio straordinario. La comunicazione è accolta con un grande applauso. L'oratore manda un saluto al ministro Majorana, e indica qualche miglioramento che si potrebbe introdurre nel progetto. Augura che venga diminuita la tassa sulla benzina e sul petrolio, in vantaggio degli automobilisti e dell'umile illuminazione della capanna del povero. *(Applausi)*.

Verso le 11 si chiude l'adunanza.

L'on. Massimini e l'on. Ferraris, che dovevano intervenire al convegno e parlare sugli argomenti *Turismo e Fisco* e *Turismo e Ferrovie*, non poterono venire a Milano, il primo in causa di malattia, il secondo perchè occupato.

Il ricevimento alla Scala.

Nella seduta della mattina del 27 nel Salone delle Statue al Castello si manifestò ed accentuò la nota pratica di questo grande convegno turistico; nella gara di tiro a segno della mattina del 28 si accentuò la nota patriottica; nella sfilata che le tenne dietro, risuonò la nota pittoresca; e nel ricevimento offerto nel pomeriggio di quello stesso giorno dal Municipio alla Scala s'accentuò, altamente, la nota signorile.

Esterno del Teatro alla Scala: ingresso dei turisti.

Il Municipio fece le cose in modo degno di Milano. Il teatro, illuminato a giorno, ed adorno di piante e di fiori, era una meraviglia di eleganza; e quelle fitte schiere di valletti in alta divisa, pompieri coll'elmo d'oro e vigili, davano all'ambiente un carattere di maestà cittadina.

Già prima delle 16 il teatro era affollatissimo; e si calcola che siano entrate in esso più di seimila persone. Moltissimi palchi erano pieni di eleganti signore; e la platea ed il palcoscenico erano due mari tenuti in comunicazione dalle due scale laterali, anch'esse occupate da una folla incessante. Si circolava a stento: e ben poche volte il secolare teatro può avere accolto una folla così numerosa.

Numerosa e varia; chè infatti si sentiva esprimere l'ammirazione in tutti i dialetti d'Italia; si vedevano costumi d'ogni foggia e d'ogni colore; tube e berretti turistici, cappelli a cencio e cappelloni alla boera dei volontari ciclisti, giacche di velluto e *redingotes*, vestiti bianchi, grigi, neri; distintivi d'ogni foggia, ricordanti i vari congressi turistici di questi ultimi anni; il senatore presso al giovanotto, la ciclista presso l'ufficiale; un brulichio, un rimescolio, una simpatica confusione indescrivibile.

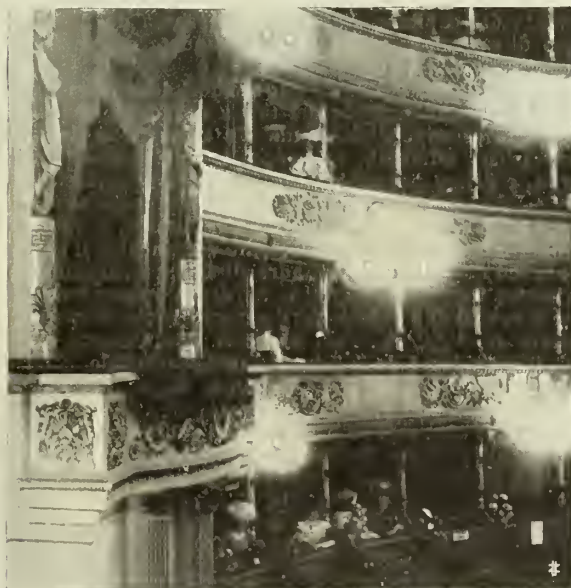
Alla porta dell'atrio il sindaco Ponti, con gli assessori attendeva l'on. Del Balzo, che (reduce da una visita fatta agli uffici del Touring) giunse pochi minuti dopo le 16, accompagnato da tutto lo stato maggiore del Touring. La musica intuonò la marcia reale, che venne ripetuta, e seguita tosto dall'inno di Garibaldi; e tutto fra un applauso unanime, scrosciante, lunghissimo, unito alle grida di viva Milano, viva il Touring, viva Trento e Trieste. Era uno spettacolo grandioso e commovente che non si può descrivere.

L'on. Del Balzo, seguito da chi lo aveva atteso e da chi lo aveva accompagnato, salì sul proscenio; ed il sindaco comm. Ponti in nome di Milano ringraziò i congressisti di avere accolto l'invito ad essi rivolto; invito che è non solo omaggio alle loro persone, ma anche ai loro intenti. Accennò, con rapida sintesi, ai meriti del Touring, che tende a generalizzare quelle gite e quei viaggi che erano un giorno quasi un privilegio dei ricchi, e che fece assurgere il modo di viaggiare quasi ad un'arte, e senza dubbio ad un grande strumento di coltura, diffondendo tante cognizioni geografiche, che sono di grande utilità al paese anche sotto il punto di vista militare e così i nuovi e rapidi veicoli di comunicazione (che giovano meravigliosamente allo sviluppo delle relazioni sociali ed internazionali) trovarono, per mezzo del Touring, un modo di sempre più svilupparsi ed affratellarsi. Il Touring deve i suoi progressi alla bontà del suo programma, all'operosità dei suoi preposti, dei quali basterà ricordare Johnson, Riva, Bertarelli, alla cooperazione di migliaia di consoli, fra i quali si contano molti uomini illustri, quali Guerrini e Brunialti. I meriti di questi bravi duci si mostrano nei frutti dell'opera loro, non meno che nel gagliardo aspetto e nella concordia dei baldi giovani qui convenuti da ogni parte d'Italia. Il sindaco Ponti (che parlò con voce chiara e squillante) finì esprimendo la speranza che il ricordo di questo giorno possa vibrare a lungo nel cuore di tutti i presenti; e mentre augura che ospiti ed ospitati si confondano in un esercito di fratelli, vuole che il saluto di Milano giunga a Roma eterna ed a tutte le città italiane qui rappresentate.

Uno scroscio di applausi, e ripetute grida di *Viva Milano* salutarono il felicissimo discorso del sindaco.

A nome del Touring parlò quindi il comm. Giovanni Silvestri, capo-console generale. Ringraziò il sindaco della grandiosa ospitalità concessa nel tempio d'un'arte che è gloria d'Italia; ricordò i meriti dei consoli del Touring, forza diffusa in tutto il paese, interpreti instancabili del programma comune; e mandò un saluto ai 46.000 soci del Touring, che sparsi in Italia e nel mondo, sono tutti oggi col pensiero a Milano.

Le brevi, felicissime parole furono assai applaudite.

Parlò ultimo (anch'esso applauditissimo) l'on. Brunialti, che portò il saluto di Roma, e di tutti i Consoli presenti ed assenti; passò in rassegna, con sintesi geniale, tutte le regioni d'Italia, dalla Sicilia a Trento; ricordò specialmente la Sardegna, così a lungo e ripetutamente pasciuta di promesse; ed augurò che tutte le città d'Italia traggano esempi di energia e fermezza da questa Milano, che è un centro d'irradiazione di feconda operosità.

Interno del Teatro alla Scala: i palchi.

I discorsi pubblici erano finiti; ma non i discorsi privati; che ben 189 congressisti presentarono pergamene o lettere dei rispettivi sindaci al sindaco Ponti.

Mentre questo avveniva, la banda municipale, egregiamente diretta dal maestro Nevi, eseguiva uno scelto programma; ed i convenuti davano l'assalto al *buffet*, a cui fecero molto onore.

Quelle migliaia di persone andarono un po' alla volta sfollando, seco portando un grato ricordo del ricevimento sontuoso e riuscitissimo.

La seconda giornata: 28 Maggio

La gara di tiro a segno.

Fin dalle prime ore del mattino del giorno 28 le squadre dei volontari ciclisti si dirigevano lungo il magnifico viale della Cagnola, al poligono: e con loro e fra loro erano carrozze, automobili e frotte di persone a piedi.

Evoluzioni dei Bersaglieri ciclisti. *Fot. Montabone di C. Fumagalli.*

Il cortile del poligono fu ben presto occupato da tutti i baldi giovani in svariati costumi, divisi per squadre. Un lato del cortile era tutto occupato dai bersaglieri ciclisti; la compagnia del 7° reggimento di guarnigione a Milano comandata dal capitano Natali, la compagnia del 12° reggimento di guarnigione a Brescia comandata dal capitano Berruto.

Il servizio d'onore è fatto dai membri della presidenza della Società mandamentale del tiro a segno, con a capo il presidente principe di Molfetta. Un battaglione dei volontari ciclisti milanesi, dal cappello alla boera, colla coccarda, e diviso per schiere, fa ala ai varî ingressi.

Si notano fra le autorità presenti: il sottosegretario di Stato on. Del Balzo, il prefetto comm. Alfazio, il sindaco sen. Ponti, il generale Fecia di Cossato comandante il corpo d'armata ed il generale Avogadro di Quinto comandante la divisione; i generali Marini e Sartirana comandanti le brigate di cavalleria e di fanteria; il generale Felice Sismondo, presidente dei V. C. A., l'on. Brunialti, l'on. Canetta, l'on. Crespi, il presidente della deputazione provinciale comm. Manusardi con l'ing. Oliva ed il comm. Bighi, una larga rappresentanza della Giunta municipale.

Le signore che sedevano al posto d'onore erano donna Remigia Ponti, duchessa Gallarati Scotti, le signore Jonhson, Candiani e Riva.

Fanfara dei Bersaglieri ciclisti. *Fot. Montabone di C. Fumagalli.*

Alle 9 giunse in *landeau* il Conte di Torino, accompagnato dal suo aiutante di campo. Gli si fecero incontro a riceverlo l'on. Del Balzo, il prefetto, il sindaco, e lo accompagnarono alla grande galleria centrale, dove era collocata una tavola con poltrone e sedie. Il Conte di Torino siede in mezzo, le dame a sinistra, e intorno confuse le altre personalità già notate.

Primo a parlare fu il sindaco sen. Ponti.

A nome della città di Milano, e quale presidente della Società mandamentale di tiro a segno, rende grazie a S. A. R., la cui presenza è di cosi bell'auspicio all'odierno avvenimento, e manda pure un riconoscente saluto ai predecessori, alle autorità militari ed amministrative, che hanno coadiuvato al compimento dell'opera, alle dame donatrici d'un ricordo, alle squadre gareggianti, infine a tutti gli intervenuti.

La nuova sede, resa necessaria dacchè i campi di tiro di San Siro e di porta Romana si eran fatti inadeguati alle cresciute schiere dei concorrenti ed alle nuove esigenze tecniche, si presenta — dotata quale è delle opere compiute sotto la valorosa guida del maggiore Gariboldi — comoda, capace, informata ai più moderni accorgimenti dell'arte.

Il conte di Torino si congratula col cap. Natali. *Fot. L. Comerio.*

Soldati, cittadini, studenti troveranno qui opportunità alle prove predilette, alle emulazioni salutari, e ne trarranno vantaggi di destrezza, di precisione, di vigoria fisica e morale. La voce del dovere e la religione di patria, bandita ogni distinzione di stato, di professione, d'età, tempreranno i cuori a quella fratellanza, che è pegno di forza in guerra, di concordia feconda nella pace.

Fot. Montabone di C. Fumagalli.
Ufficiali dei Bersaglieri ciclisti.

Di questa legge di fratellanza è testimonio eloquente — prosegue il sindaco — la cooperazione recata alla causa della difesa nazionale dalle squadre ciclistiche ed automobilistiche recentemente organizzate; e questa novissima alleanza tra l'elemento civile e l'elemento militare aspetta sanzione solenne dagli stessi pubblici poteri.

Degno suggello al fausto convegno sarà il tributo dei vessilli tricolori, offerti dalle dame Milanesi; poichè il sorriso della donna è propizio e sicuro presagio alla valentìa dei prodi, alla grandezza degli ideali, ai giorni memorabili della patria.

L'oratore augura largo consenso di simpatie e di culto al nobile istituto del tiro a segno, anche in omaggio all'antico detto: *Si vis pacem para bellum.*

Il sen. Ponti saluta pertanto con parole di plauso i soldati ed i celeri manipoli, che oggi si stringono per la prima volta in cordiale amplesso all'ombra del fulgido stendardo tricolore, a difesa del diritto della patria e pel trionfo della sua missione di civiltà. E chiude il suo dire con un evviva al Re.

Il discorso è vivamente applaudito.

Seguì l'on. Del Balzo, sottosegretario all'agricoltura. Ricorda che in Milano fino dal 1864 fu tenuta una grande gara di tiro a segno, con l'intervento di Vittorio Emanuele II; accenna opportunamente all'importanza grande che ha la istituzione del tiro a segno, che è fattore potente di educazione fisica, morale e civile, scuola di carattere, di disciplina e di eguaglianza, mezzo efficace per cementare e rinvigorire nella fratellanza dell'armi l'unità della patria.

In Italia vi è ancora molto da fare per il perfezionamento delle pratiche del tiro a segno: lode quindi agli animosi, a Milano, al suo sindaco, al presidente della Società mandamentale.

L'oratore rivolge parole gentili alle signore presenti, esprime la fiducia nelle giovani e gagliarde energie del paese, assicurando che il Sovrano le incoraggia con l'opera e con l'esempio, che il Governo le intende aiutare.

Chiudendo, l'on. Del Balzo dichiara aperti, in nome del Re, il poligono e la gara.

Sono le 9,40. Tuona il colpo di cannone che indica l'apertura della gara.

I volontarî ciclisti alla gara di tiro a segno. Fot. Luca Comerio.

Il tenente De Lama, comandante i volontarî ciclisti di Milano, consegna al Conte di Torino il fucile per il colpo inaugurale. Alle 9,45 il principe spara il primo colpo, e spara poi altri cinque colpi.

Si sentono le prime scariche del tiro di squadra: il tiro è collettivo di sei rappresentanti, i quali sparano a squadre di tre, sei colpi in ginocchio ciascuno, a contatto di gomiti e nel tempo di un minuto. Il bersaglio è a 200 metri, e costituito da tre sagome d'uomo in piedi.

I partecipanti alla gara sono complessivamente 256 che spararono su 24 linee di tiro.

Mentre si svolge il tiro, i bersaglieri ciclisti, al comando del capitano Natali, eseguiscono alla presenza del Conte di Torino delle utili ed ammirate evoluzioni, nello spazio relativamente ristretto che è loro concesso.

Gli applausi più vivi e convinti si levano a quando a quando dalla folla stipata.

Il Conte di Torino chiama poi a sè il capitano Natali e si congratula con lui per la perfezione degli esercizi delle due compagnie.

Segue un'altra breve e gentile cerimonia. I rappresentanti delle varie squadre dei V. C. A. si avanzano al palco delle autorità per ricevere dalle mani di donna Remigia Ponti le bandiere e i vessilli loro destinati; ognuno ha una parola di ringraziamento o un saluto.

Alle 10 e mezzo circa, terminato il tiro, il Conte di Torino lascia il poligono e si avvia, seguìto dalle autorità, verso il Parco, per assistere alla sfilata.

Fot. Varischi e Artico.
L'on. Del Balzo, il conte di Torino, il sindaco Ponti partono dal poligono di Boldinasco.

La sfilata.

Una grande aspettativa era destata, non solo nel mondo dei turisti convenuti a Milano, ma dalla cittadinanza — che assistette con tanta simpatia allo svolgersi dei festeggiamenti del Touring — dalla sfilata di tutte le associazioni ciclistiche e automobilistiche.

Chiesa del sobborgo della Cagnola.

La sfilata ebbe luogo la mattina del 28 e costituì un avvenimento veramente attraente e importante per il grande numero dei partecipanti e per la immensa folla che si raccolse lungo l'itinerario del pittoresco corteo.

I partecipanti alla sfilata furono più di 10 000; la folla lungo il percorso fu calcolata di forse 300 000 persone.

Terminata la cerimonia inaugurale del poligono di Boldinasco, le associazioni cominciarono a disporsi in piazza d'Armi prendendo i posti rispettivamente assegnati dal Comitato.

Dato il non facile cómpito (affidato al Capoconsole di Milano cav. Pizzagalli) di ordinare così grande numero di ciclisti e di automobilisti, la partenza avvenne in ritardo, verso le 11. Finalmente, al suono delle trombe e tra i battimani della folla, è dato il segnale della partenza.

Lo sfilamento si svolse secondo l'ordine prestabilito, nel modo seguente: Squadrone carabinieri a cavallo: automobili della direzione generale e della Commissione; compagnie ciclisti del 7° e 12° reggimento bersaglieri; reparti V. C. A. (biciclette, motociclette e automobili) preceduti ciascuno dalla propria bandiera; fanfare di Casalbuttano, Genova, Novara; gruppo bandiere; rappresentanze di Roma; associazioni ciclistiche raggruppate per provincia; gruppo di motociclisti, automobilisti, furgoni, omnibus, camions.

Il viale del Sempione. Nel fondo la Torre Umberto I.

Il Conte di Torino ed il prefetto senatore Alfazio in attesa della sfilata.

I reparti V. C. A. sfilano per sei con in testa i tiratori che hanno partecipato alla gara inaugurale; le Associazioni ciclistiche sfilano per quattro; gli automobilisti per due

L'effetto è meraviglioso. Il corteo si avanza; è un scintillio di colori e di metalli; un agitarsi di bandiere di tutti i colori e di tutte le foggie. L'ordine è mantenuto in modo perfetto. L'itinerario è tenuto sgombro da carabinieri e soldati a cavallo dei reggim. *Nizza* e *Guide*.

Parallelo alla facciata del Castello, che è di fronte all'Arco del Sempione, era stato eretto un padiglione per il conte di Torino e per le principali autorità.

Poco dopo le 10,30, cavalleggieri, carabinieri a cavallo e vigili riescono, con molta pazienza, a sgombrare il piazzale di fronte al padiglione reale, persuadendo la folla (che si fa sempre più densa) a ritirarsi nei viali, sotto gli alberi. Si vede molta gente anche sulle finestre e sulle merlature del Castello e sulla Torre Stiegler; se ne vede a gruppi sotto ogni albero; e numerosi ragazzi si arrampicano e sugli alberi e sulle antenne delle bandiere.

Intanto, alle 10, s'interrompe il servizio delle tramvie, ed il passaggio, lungo il percorso stabilito, di qualsiasi veicolo.

Passaggio a livello sul viale del Sempione.

Villa Marsaglia. (Fot. Montabone di C. Fumagalli).

Alle 10,50 arriva, davanti al padiglione, il plotone dei carabinieri a cavallo.

Arrivano le carrozze delle autorità ed alcuni automobili infiorati. Entrano nel padiglione, col Conte di Torino (in bassa tenuta da generale, col collare dell'Annunziata), l'onorevole Del Balzo, il prefetto Alfazio, il sindaco Ponti con la sua signora, il conte Oldofredi, il senatore De Angeli, gli assessori Della Porta, Menozzi, Mojana, Pressi, Candiani, Morpurgo, il comm. Johnson colla sua signora, l'on. Canetta, i generali Fecia di Cossato, Marini, Avogadro, Mainoni d'Intignano, Sismondo, alcuni colonnelli e tenenti colonnelli, i sigg. ing. Riva e signora, Zaffaroni, dott. Guastalla, Negri, il comm. Manusardi, il principe di Molfetta per il tiro a segno, il comm. Spatz, il maggiore Maggiorotti, il cav. Massoni, ecc.

Arco del Sempione visto dal viale.

Il principio della sfilata arriva al padiglione alle 11,20.

I volontarî ciclisti, armati di moschetto, passano ordinati, belli, sollevando i berretti, e fra applausi continui.

Passate le squadre dei volontarî ciclisti, viene la squadra della direzione col cav. L. V. Bertarelli, cav. Innocenzo Vigliardi-Paravia, i consiglieri del Touring ragioniere A. Ardenghi, dott. R. Badini, ingegn. A. Binda, ten. colonn. A. Barutta, rag. P. Moro, rag. R. Riva, onorev. Brunialti capoconsole e comm. Lattes console del T. a Roma, ecc.; e poi vengono le numerosissime squadre, precedute da quelle di Roma, guidata dal rag. Trasatti. È una straordinaria varietà di foggie e di colori, di giovanotti, di uomini fatti, di vecchi, di bimbi, di signorine, a centinaia, a migliaia. Lo spettacolo è grandioso e commovente. Le squadre passando davanti al padiglione, salutano, levano i berretti, gridando: *Viva Savoia, Viva Milano.* È un variarsi di colori, un avvicendarsi di suoni di fanfare, uno scintillio di raggi e medaglie e distintivi. Sfilano anche (a piedi) due belle squadre della Mediolanum femminile, guidata dalla signora Amelia Cavaleri e della Insubria guidata dalle signore Pellegrini e Boehm. E continuano, continuano, in ordine alfabetico le squadre, molte colle biciclette infiorate.

Arco del Sempione visto dal Parco.

Chi le ricorda tutte? Ne diamo più avanti l'elenco; e speriamo che nessuno sia stato dimenticato; ma chi può aver registrato, sul lungo percorso, fra quella folla così svariata, i saluti e gli applausi, varianti secondo i gusti, i sentimenti, le simpatie personali? Chi applaudiva le squadre più numerose; chi quelle che comprendevano signorine; chi i vecchi dalle lunghe barbe, imbiancate non solamente dalla polvere; chi i minuscoli ciclisti, che dovevano affrettarsi a fare tre pedalate, mentre i padri ne facevano una; chi le squadre amiche o più conosciute; chi quelle venute da più lontano, come da Napoli, da Palermo, dalla Sardegna; chi le squadre del Trentino, sperse qua e là, mentre avrebbero dovuto comporre un'unica grande squadra; chi i pochi rappresentanti della Venezia Giulia.

Chiudevano i corteo le squadre dei vigili municipali, dei pompieri, delle guardie daziarie, preceduti da una lunghissima schiera di ciclisti milanesi (che erano più di 2500) con numerose biciclette infiorate.

Numerosi erano pure gli automobili (di tutte le foggie, a benzina, a vapore, a elettricità), non senza una larga rappresentanza degli automobili d'albergo.

La sfilata durò quasi due ore! Gli ultimi passano alle 12,45 davanti al padiglione del Conte di Torino, il quale non si allontana che a sfilata completamente finita.

Girando il Castello, e svoltando di fronte alla Villa Marsaglia, i ciclisti, per piazza Castello, largo Cairoli, via Dante (ove, sopra un balcone della Popolare, stava la Giuria) continuarono sino alla piazza del Duomo.

Le bandiere si abbassarono in segno di omaggio passando davanti ai monumenti di Garibaldi e di Re Vittorio.

La piazza del Duomo era coronata di folla aspettante dai gradini della cattedrale, dai portici della galleria, agli angoli delle vie; e già era spettacolo magnifico la densa varietà degli abiti femminili e i vistosi colori degli ombrellini.

Si aspettava pazientemente sotto il sole, che pareva avesse voluto per la circostanza inaugurare il suo calore d'estate; e come i primi del corteo arrivarono — un ondeggiare di piume di bersaglieri — scoppiarono applausi, che andarono a mano a mano salutando i gruppi più vivaci e più eleganti, qualche snella figura di donna giovane trasvolante innanzi alla coorte de' suoi compagni e qualche ragazzetto grave grave sulla sua biciclettina retta con piccola, ma sicura mano. Di tratto in tratto una fanfara rallegrava e rompeva la monotonia della graziosa sfilata, o una coppia di automobili metteva il suo stridore pesante fra un gruppo e l'altro di ruote tacitamente correnti. Sui gruppi, sul piano agitato che formavano le teste degli spettatori, fra le siepi di rosa, di bianco, di viola, di rosso che formavano gli ombrellini, passava di momento in momento, gaiamente, sventolando, una bandiera di rappresentanza.

Torre Stiegler nel Parco.
(Fot. Montabone).

E fra la moltitudine spettatrice e la moltitudine trascorrente di migliaia di giovani agili e robusti, arrossati dal sole, un po' impolverati, ma sorridenti con piena letizia, si manteneva una corrente di viva simpatia, prorompendo a quando a quando vivissimi applausi.

Le singole squadre, senza fermarsi, si dispersero per varie vie; e la fantastica grandiosa apparizione svanì.

Finita la sfilata, il Conte di Torino si recò a colazione in casa del sindaco comm. sen. Ponti, di cui aveva accettato l'invito.

La bandiera della Dante Alighieri.

Alle ora 16 del giorno 28, in quella stessa Sala delle Statue al Castello Sforzesco (nella quale s'era inaugurato il giorno antecedente il Congresso del Touring), s'inaugurò la bandiera del solerte e florido Comitato milanese della Dante Alighieri.

Fu un Comitato numeroso di signore, presieduto dalla duchessa Melzi d'Eril Barbò, che si fece iniziatore del dono della bandiera, finamente ricamata e dipinta, simbolo prezioso ed artistico di un'alta idealità.

Il Consiglio direttivo delle socie della Dante, presieduto dalla professoressa Rosa Errera, condusse poi a termine la gentile impresa.

Il Touring e la Dante Alighieri, sebbene in campo diverso, hanno affinità e comunità d'intenti per ciò che si riferisce ad opera ed a ideali patriottici; e perciò fu giusto pensiero quello di fare dell'inaugurazione della bandiera uno dei varî punti delle feste del Touring.

La cerimonia ha avuto carattere solenne anche per il numero rilevante di spiccate personalità intervenute, oltre a tutte le autorità e rappresentanze cittadine. Il pubblico, poi, che assistette, era quanto mai eletto e non poteva essere più affollato, tanto che una parte di esso dovette ridursi ad affollare gli accessi, sotto il porticato, ove si erano schierate anche le centinaia di vessilli. In mezzo alle marsine, alle divise degli ufficiali, ai vestiti chiari delle signore, spiccavano, con nota gaia e simpatica, i costumi turistici dei ciclisti.

Giovanni Celoria.

La duchessa Melzi d'Eril Barbò è incontrata all'ingresso dal comm. Celoria che l'accompagna nella sala. Arrivano poi il sindaco sen. Ponti, colla sua signora, donna Remigia, e colla sorella, contessa Suardi. Le due signore entrano nella sala dando il braccio, la prima al comm. Celoria, la seconda all'assessore dott. Candiani.

Più tardi arriva, col prefetto sen. Alfazio, l'on. Del Balzo, il quale è ricevuto dalle autorità presenti; e tutti entrano nel salone prendendo posto al banco d'onore.

Erano pure presenti il vice-presidente del Comitato milanese della Dante prof. V. Inama, il segretario prof. G. Fumagalli, il tesoriere avv. A. Barzilai, il cav. rag. Costanzo, ed altri membri del Consiglio.

Prese primo la parola il sen. Ponti, a nome di Milano, che è lieta di ospitare balde schiere di giovani, e porge il saluto di Milano alla Dante Alighieri, il sodalizio nel quale si riflette la più sapiente tutela dell'idioma italiano. Rileva come, inaugurata sotto l'auspicio fatidico delle donne, la bandiera della Dante si circondi di una poesia che la farà segnacolo di imprese nobili e gentili.

Si alza quindi — mentre risuonano altissimi applausi che coronano le ultime parole del sindaco — il commendatore Giovanni Celoria, presidente del Comitato della Dante. A lui incombe il dovere dei ringraziamenti e comincia a rendere grazie al Comitato delle patronesse, al Consiglio direttivo delle socie della Dante e alle signore tutte che ebbero il pensiero squisito di offrire al patriottico sodalizio la bandiera; furono esse, le signore, le iniziatrici della cerimonia; ed a questa il Touring volle associarsi per il carattere nazionale patriottico che essa assume, anche per la presenza di numerose rappresentanze dei Comitati locali della Dante Alighieri; e alla direzione del Touring, che gli fu larga di consiglio e di opera, il Comitato della Dante indirizzò una lettera di ringraziamento della quale l'oratore dà lettura.

Il comm. Celoria porta poi il saluto al rappresentante del Governo, al prefetto, al sindaco, alle autorità tutte; ringrazia Giuseppe Giacosa di avere cortesemente accettato l'incarico di tenere il discorso inaugurale; e rivolge opportunissime parole di reverenza e di gratitudine a colei che volle essere la madrina della nuova bandiera, a donna Remigia Ponti, in cui le virtù del cuore e la nobiltà dei sensi sono associate ad una elevatezza rara dell'intelletto. L'oratore chiude rivolgendo un pensiero alle migliaia di Italiani che sono al di là dei mari, che, lontani dalla patria, lavorano e soffrono. Tenendo alto il nome d'Italia all'estero, la Dante Alighieri reca il miglior conforto ai figli dell'antica e sacra terra di Dante.

Gli applausi che prorompono alla fine del discorso del comm. Celoria, si prolungano per salutare Giuseppe Giacosa, che s'alza e prende subito la parola.

Il discorso, così pieno di pensieri elettamente espressi, fu pubblicato per intero dal *Corriere della Sera;* e ci basti riportarne la chiusa eloquente:

« Voi giovani volenterosi, poichè le nuove conquiste meccaniche hanno ridato al viaggiatore la vista e la conoscenza delle terre distese, e gli concedono a volontà le coste riparatrici e la libera contemplazione delle bellezze naturali, se mai riposando e mirando v'imbatterete in vecchie madri che piangono i figli esulati oltre gli oceani coll'amaro proposito di insediarvisi durevolmente, raccoglietevi nella coscienza dei doveri patrî e formate il gagliardo proposito di far sì che la terra nativa sia per essere a quei derelitti più provvida, più giusta, più scorrevole che non le nuove terre remote. E se l'antico sentimento dell'italianità vi induca a percorrere l'opposto lido del mare d'Adria, mirandovi gli archi e gli anfiteatri che già vi eresse Roma, e le chiese le torri e i palazzi e le colonne che vi seminò con materna cura Venezia, raccoglietevi nel sentimento della stirpe e formate il gagliardo proposito... di pacifica, vigilante vivificatrice custodia di quel patrimonio linguistico in cui risiede l'anima incoercibile della razza e che non si chiude da cerchio nei confini. »

« Ed ora esci la prima volta al sole, o nuova bandiera, esci al saluto delle numerose consorelle che ti accoglieranno festanti e s'inchineranno quale simbolo della sacra, fiera e dolce lingua di Dante. A vedervi così raccolte in un fascio, esprimenti insieme le energie giovanili avide di percorrere la terra, ed il verbo patrio quale suona nelle aule scolastiche, nei comizî, nei campi, nelle assemblee legislative, nell'esercito, nelle officine, chissà che l'animo nostro non si risollevi ad uno di quei salutari movimenti di fede e d'orgoglio tanto rari alle nostre generazioni. Fateci balenare insieme la visione delle glorie italiche nelle pacifiche conquiste della terra. Ricordateci che fra le tenebre del Medio Evo un italiano di Venezia percorse primo le terre della Mongolia, della Cina e del Giappone e le narrò all' Europa incredula, che dovè più tardi ravvedersi alla sua fede. Ricordateci che l'evo moderno, data presso tutti i popoli colti dall'impresa di un italiano di Genova e che se il grido delle ciurme pur non sbarcare sui nuovi lidi senza nome suonava nella lingua spagnuola, certo il sentimento di grazie che il grande ammiraglio levò, solo, nel cospetto di Dio, fu nella parlata italica che gli ricordava la madre, i lunghi sogni e le a lungo deluse speranze. E ricordateci ancora che negli ultimi anni, la bandiera e la lingua d'Italia sventolarono e suonarono a latitudini non mai prima raggiunte nella notte polare. E possano quei gloriosi ricordi ritemprarci l'animo e le forze. »

Giuseppe Giacosa.

E' impossibile descrivere l'entusiasmo che sollevò col suo discorso Giuseppe Giacosa, il quale si ebbe non solo applausi e strette di mano, ma anche abbracci e baci!

Quando la bella bandiera uscì nel cortile, le si inchinarono, come a regina, le centinaie di bandiere delle squadre ciclistiche, e quelle del Circolo Trentino di Milano e della Famiglia Triestina.

Con questa cerimonia le feste del Touring ebbero anche un'altra alta nota intellettuale

Il banchettissimo.

Al pari della sfilata, il banchettissimo che ebbe luogo alle 19 del 28 maggio nel cortilone del Castello Sforzesco fu un avvenimento spettacoloso e grandioso, di quelli che raramente si ripetono e che rimangono indimenticabili.

Il padiglione immenso, che con 4100 mq. protegge le tavole, dà l'idea di una vera sala. La costruzione è perfetta. Il coperto di zinco si solleva formando una serie di campate sopra colonne adorne di ciuffi di foglie verdi: tutto intorno il recinto è chiuso — fuorchè dal lato dell'ingresso — da pareti di legno tappezzate di panno cremisi e seminate di emblemi del Touring e di banderuole. Una quarantina di lampade elettriche ad arco pendono dall'alto e spandono la loro luce vivida e bianca nel vastissimo ambiente. Il padiglione è eretto nella metà a sinistra dell'entrata del cortilone.

Avvicinandosi l'ora del banchetto, un affollamento si forma attorno alle aiuole prospicienti al Castello Sforzesco. E' già uno spettacolo assistere al passaggio di tanti futuri banchettanti. Questi si aprono il varco attraverso la folla ed entrano a frotte. Un grande numero di inservienti all'uopo incaricati li dispongono nelle trentasei tavole, consultando i rispettivi biglietti che portano le indicazioni delle mense. Le tavole sono distinte per centurie e per lettere alfabetiche, e i posti per numero. Di centurie ve ne sono 34 corrispondenti appunto al numero 3400 commensali; numero che fu (con grande dispiacere degli organizzatori, costretti a dolorose esclusioni) impossibile di superare. Le tavole sono distese parallelamente al tavolo d'onore che è collocato a destra sopra un palco rialzato. Nella parete dietro lo stesso tavolo campeggia, sopra la tappezzeria rossa, un grande scudo metallico colle lettere T. C. I.

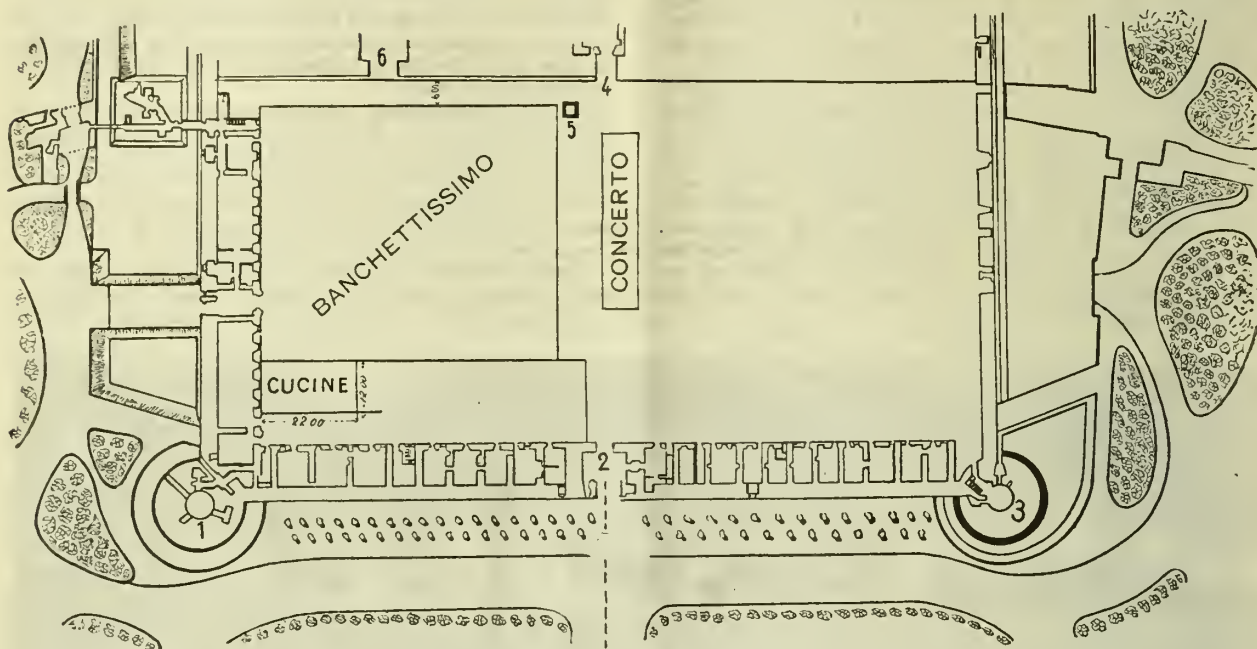
Sopra le tovaglie bianche mettono il loro colore vivace e il loro olezzo rose e garofani e scintillano i calici. Sopra ciascun coperto è collocata l'*agraffe portafiori* in alluminio, ed ornata d'un garofano. Fu questo un pensiero gentile ed un dono gradito del direttore generale Federico Johnson, il quale trovò così modo di rivolgere, col mezzo del... linguaggio dei fiori, un saluto speciale a ciascuno dei commensali. Non vi sono (tranne che alla tavola d'onore) sedie, ma lunghe panche; e sopra di queste vanno prendendo posto i commensali. I turisti che siedono al grandioso banchetto non hanno smesso i loro costumi, i loro bracciali, i distintivi-ricordo che loro adornano il petto ed i berretti; e ciò porta una nuova nota decorativa nell'ambiente; e si aggiunge quella elegante e graziosa delle signore che non sono poche, e sparse in tutte le tavole, in abiti giocondamente chiari.

Fuori del padiglione, presso la tribuna eretta per raccogliere i coristi che alla fine del simposio canteranno l'inno al Touring, presta servizio la banda municipale diretta dal maestro Nevi. Poco dopo le 19 tutti sono a posto. L'effetto di tanta gente a tavola è caratteristico ed imponente: l'impressione comunica un senso vivo di entusiasmo e suggerisce le esclamazioni più iperboliche.

Quando entrano le autorità, che in corteo salgono alla tavola d'onore, la banda municipale intona la marcia reale, e si elevano, dalla moltitudine dei commensali, applausi ed ovazioni. E' una vera folla di personalità e di cittadini cospicui, appartenenti a ogni partito, dall'on. Cornaggia all'on. Cabrini: le feste del Touring hanno avuto anche la virtù di far tacere le competizioni politiche. Coi primi personaggi, a cui danno il braccio, entrano quattro signore: la signora Johnson, la signora Riva, la signora Candiani, la signorina Bertarelli. Tutti siedono in seguito al posto loro rispettivamente assegnato: le signore col sotto segretario on. Del Balzo, col prefetto senatore Alfazio, col sindaco senatore Ponti, occupano la parte centrale; e nella lunghissima tavola d'onore notiamo i seguenti altri:

Comm. Johnson, direttore generale del Touring, senatore gen. Sismondo, presidente dei Volontari ciclisti, senatore Bettoni, senatore Pullè, senatore Sanseverino, senatore De Angeli, on. Albasini, ingegnere Riva, on. Canetta, on. Brunialti, gen. Avogadro di Quinto, comm. Mangili, comm. Celoria, generale Fecia di Cossato, senatore G. Vigoni, on. Mira, cav. L. V. Bertarelli, comm. Salmoiraghi, presidente della Camera di commercio, comm. Manusardi, presidente della Deputazione provinciale, comm. Buffoli, presidente dell'Unione Cooperativa, comm. G. Giacosa, assessore Della Porta, Olindo Guerrini, assessore Gabba, principe di Molfetta, assessore Moiana, cav. Venino, conte Febo Borromeo, ing. Piola Daverio, cav. I. Vigliardi Paravia, cav. Mascheroni, segretario gen. del Municipio, cav. Pizzagalli, ing. Steffini, segretario generale dell'Esposizione 1906, capitani

Banchettissimo. (*Fotografia G. Bozzetti e C.*).

dei bersaglieri Berruto e Natali, cav. Goldoni, Zaffaroni, cav. L. Brioschi, del Club Alpino Italiano, ing. Sanjust de Teulada, capo del genio civile, dott. Guastalla, assessore Pressi, conte Crivelli, assessore Menozzi, comm. Spatz, colonnello Chiarla, assessore Morpurgo, cavalier Gregoris, assessore Saldini, signor Silvestri.

Molte altre notabili persone sono confuse tra le rappresentanze, tra i capiconsoli — molti dei quali siedono alla tavola d'onore — tra i turisti; e ci è impossibile perciò poter fare di tutti particolare menzione.

Il banchetto si svolge in modo ordinato, mercè la organizzazione veramente militare, alla quale presiedono il rag. Benazzoli del riparto alimentare dell'Unione Cooperativa, ed i signori Dolcini e Malnati pure della Cooperativa. Al segnale dato da una suoneria elettrica, appaiono i 350 camerieri, ciascuno recante la portata, che si irradiano simultaneamente e rapidamente attraverso le tavole; l'uscita dei camerieri dalla cucina, collocata nell'angolo estremo del padiglione, è per se stessa uno spettacolo che si ripete ad ogni portata: i banchettanti, che da tutto lo apparato e che da tutto ciò che li circonda sono attratti, più che dal pensiero e dalla voglia di mangiare, ad ogni squillare di campanello, si alzano ed applaudono.

Il mangiare diventa una cosa secondaria, benchè i piatti siano serviti di tutto punto e siano ottimi: i commensali si abbandonano presto a clamori entusiastici, ad esplosioni di gioia che loro derivano irresistibilmente dall'ambiente, dalla grande espressione di fraternità che in questo nasce, dallo sfarzo e dalla grandiosità che vi domina.

Pianta del cortilone del Castello ove si tenne il banchettissimo.

1. Torre rotonda a sud-ovest. - 2. Torre Umberto I. (Questa torre, ricostruita coi danari raccolti per un monumento a Re Umberto, sarà inaugurata il 29 luglio p. v.). - 3. Torre rotonda a nord-est. - 4. Ingresso alla Corte Ducale. - 5. Statua di San Giovanni Nepomuceno. - 6. Ingresso alla Rocchetta.

Copertina del menù del banchettissimo.
Dis. O. Ballerio. Eseguito dall'Unione Zincografi di Milano.

E' un frastuono di allegria che si eleva tra il tintinnío dei bicchieri, fra il rumore dei piatti percossi dalle posate. Intanto la banda cittadina svolge un programma musicale, le cui note arrivano, con effetto attenuato, sotto la tettoia.

Ad un certo punto si assiste ad uno spettacolo fantastico: il sindaco Ponti agita in alto il tovagliolo in segno di saluto e di evviva: gli altri imitano, e dopo un istante, con propagazione fulminea, tutti i più che tremila banchettanti roteano in alto il tovagliolo: il moto vertiginoso di tanti drappi bianchi abbaglia la vista e sembra di vedere un affollato ed inquieto stormo di aironi svolazzanti sopra le onde d'un mare in burrasca; burrasca, però, allegra.

La trovata ne suggerisce ben presto altre di carattere — diremo così — collettivo e in cui si manifesta come un moto di suggestione. Si battono i coltelli contro i bicchieri e se ne ode un tintinnío monocorde di effetto strano: si battono le mani a colpi eguali e misurati e poi tutti prorompono in ovazioni: si intrecciano *urrà* ed *evviva*.

All'effetto ottico si fa succedere quello sonoro; e l'uno e l'altro si mescolano: l'impressione è fantastica.

Verso la fine del banchetto la vivacità e l'entusiasmo si spandono con echi formidabili sotto il padiglione, raggiungendo il colmo: lo *champagne* riempie i bicchieri che vengono sollevati in alto da migliaia di mani, e che si toccano in uno scambio di brindisi che si incatenano: il cozzo dei calici risuona da una estremità all'altra; il brindisi avvince tutti i commensali.

L'unico discorso in programma è... cinematografato; ma il telone sul quale doveva riprodursi il discorso rimane muto (perchè l'apparecchio, còlto forse

da soverchio entusiasmo, s'era rotto ed era andato in frantumi) e parla invece l'on. Attilio Brunialti che dice di... cinematografare lui il discorso. Egli non riesce a farsi sentire malgrado la sua voce squillante; ed ecco le cinquanta parole... che il telone mancatore di parola non ha riprodotto;

45 000 Soci, stretti a fraterno, patriottico, programma, univa il Touring Club Italiano nel compiuto suo primo decennio.

Il Consiglio, lieto dell'oggi, dell'avvenire securo, le illustri Rappresentanze, i Soci presenti e lontani, saluta, inneggiando alla prosperità del Sodalizio, intento — Vi et Mente — all'onore, alla grandezza, sempre maggiori, della Patria.

Esterno del padiglione del banchettissimo e la Torre di Bona di Savoia.

A questo saluto i soci tutti rispondono augurando alle signore, al Corpo consolare, ai soci tutti, il successo in ogni loro impresa come lo hanno avuto le feste del T. C. I.

Terminato il banchetto, alle ore 21,15 circa (quando le porte del Castello erano state aperte a parecchie migliaia di persone) 200 coristi della Società Vincenzo Bellini e e della Corale di Monza, disposti sotto un'ampia e lunga tettoia, costruita per l'occasione davanti al padiglione del banchetto, intonano l'annunciato coro, con accompagnamento della banda Alessandro Manzoni.

Trattasi del noto inno al Touring scritto dallo Stecchetti e musicato dal maestro Gellio Coronaro per incarico personale del Direttore generale. Esso non deve però essere considerato come inno ufficiale del Touring. La cantata fu applaudita.

Mentre un vero esercito di camerieri e di portatori avventizî lavorano a tutt'uomo nella spreparazione delle interminabili mense, la folla si aggira meravigliata sotto l'immenso padiglione dove hanno pranzato contemporaneamente, con un servizio inappuntabile, 3 400 individui.

L'Unione Cooperativa - imprenditrice del banchetto - non poteva condurre a termine in modo migliore l'ardua impresa.

* * *

Alle ore 21 del giorno 21, dopo il banchettissimo, la Camera di commercio di Milano dava nelle sue sale un ricevimento in onore dell'on. Del Balzo. Vi parteciparono le autorità cittadine, alcuni generali, e personalità più spiccate del mondo commerciale e industriale, dell'aristocrazia, della politica e dei turisti qui convenuti per la festa del T. C. I.

L'on. Del Balzo, ringraziò della bella accoglienza, che, disse, riteneva fatta non solo al Governo, che egli rappresenta, ma anche all'uomo politico del Mezzogiorno, venuto qui a portare la parola della fratellanza fra le regioni italiane, tutte concordi nel lavoro volto a conseguire la prosperità del paese.

* * *

Il famoso giornale umoristico *Guerin Meschino*, si è occupato, ripetute volte, e con simpatia, delle feste del Touring; ed al *banchettissimo* dedicò il seguente grazioso trafiletto:

" Il banchettissimo del Touringhissimo avrà luogo oggi. Si è dovuto costruire un castello apposito in una piazza alla quale ha dato il nome. Nel castello si è fatto una cortissima, lunghissima e larghissima, capace di contenere le tavole, alle quali devono sedere centinaia di migliaia di persone ".

" All'ultimo momento, essendo provato che la corte aveva per tetto il ciel, se ne è improvvisata una di paparelle intrecciate al burro.

" I commensali che sono abbonati al nostro giornale avranno un posto d'onore.

" Il servizio viene fatto da automobili della forza di quaranta cavalli che distribuiscono le vivande con una velocità di novanta chilometri all'ora.

" L'arrivo dei piatti verrà annunziato dal telegrafo senza fili.

" Fra un commensale e l'altro c'è l'impianto di un filo telefonico. Ogni commensale ha a propria disposizione una motocicletta per andarsi a prendere il sale da versare nel cibo, se ne ha bisogno.

" E' stabilito un minimo di velocità nel mangiare, nel bere ed un massimo nel digerire. Ci saranno abbondanti " prese " di vino.

" L'illuminazione è a luce elettrica, ma ogni commensale dovrà essere fornito di un fanale a benzina.

" Il banchettissimo si chiuderà con caffè e *panne*.

I cuochi del banchettissimo. (*Fotografia G. Bozzetto e C.*)

Elenco delle squadre intervenute al convegno

A

1. Alessandria . . . Consolato. Touring e Audax. Reparto V. C. A.
2. Ancona . . . . . Consolato e V. C. A.
3. Aquila . . . . . . Consolato.
4. Arezzo . . . . . . Consolato.
5. Ascoli . . . . . . Consolato.
6. Asti . . . . Consolato. Unione Sportiva. Audax.
7. Acireale . . . . . —
8. Acqui . . . . . . Consolato.
9. Aosta . . . . . . Consolato.
10. Andorno . . . . Pro Sport Valle di Andorno.
11. Adria . . . . . . —
12. Albino . . . . . . Consolato.
13. Arco . . . . Società ciclistica Olivo.
14. Abbiategrasso . . Consolato.
15. Alba . . . . Consolato.
16. Albaredo d'Adige Consolato.
17. Acquafredda. . . —
18. Arcellasco . . . . —
19. Alassio . . . . . Consolato.
20. Altivole . . . . . —
21. Albiolo. . . . . . —
22. Artegna . . . . . Consolato.
23. Asola . . . . . . Consolato.
24. Acquanegra . . . —
25. Acquaseria . . . Consolato.
26. Asso. . . . . . . Consolato.
27. Ariano Polesine. —
28. Albairate. . . . . Consolato.
29. Affori . . . . . . Consolato.
30. Anguillara. . . . —
31. Avezzano . . . . Consolato.
32. Ambrogio (Ferrara) —
33. Alzate con Versago —

B

34. Bergamo. . . . . Circolo Commerciale. Società V. Eman. III. Consolato. 2° Battag. V. C. A.
35. Brescia. . . . . . Consolato. Sezione Audax. Club ciclist. Leonessa d'Italia.
36. Bologna . . . . . Consolato. Routier Italiano.
37. Bari. . . . . . . Consolato.
38. Barletta . . . . . Consolato.
39. Bassano . . . . . Consolato.
40. Busto-Arsizio . . Consolato e V. C. A.
41. Belluno . . . . . Consolato.
42. Biella . . . . . . Squadra Unione Sportiva Biellese. Consolato.
43. Bresso . . . . . . Routier.
44. Borgosesia . . . Consolato.
45. Bellinzona. . . . Consolato. Veloce Club.
46. Besozzo . . . . . Audax e Consolato. Reparto V. C. A.
47. Broni . . . . . . —
48. Bussolengo. . . . Consolato.
49. Borgomanero. . . Unione ciclistica.
50. Bordighera. . . . Consolato.
51. Balzola . . . . . Veloce Club Balzolese.
52. Breganze . . . . Consolato. Club ciclistico.
53. Bolzaneto . . . . —
54. Busseto . . . . . Consolato.
55. Barge . . . . . . —
56. Brenna. . . . . . Consolato.
57. Baveno. . . . . . Consolato.
58. Bezzecca. . . . . Consolato.
59. Bardi . . . . . . Consolato.
60. Bosnasco. . . . . —
61. Breno . . . . . . Consolato.
62. Borgo a Buggiano Consolato.
63. Badia di Polesine Consolato.
64. Bornato . . . . . —
65. Baggio. . . . . . —
66. Barlassina. . . . Consolato.
67. Boccalcone. . . . —
68. Bricherasio . . . "
69. Barberino di Mug. —
70. Barbarano. . . . Consolato.
71. Bovisa. . . . . . —
72. Bianzè. . . . . . —
73. Biasca. . . . . . Consolato.
74. Bagnone. . . . . Consolato.
75. Borgo S. Lorenzo Consolato.
76. Borgo Trento . . —
77. Brembio . . . . . Consolato.
78. Bolzano . . . . . —
79. Barzanò . . . . . —
80. Bassanello. . . . —
81. Borgo S. Donnino Consolato.
82. Bosisio. . . . . . Consolato.
83. Bernareggio . . . —
84. Brà . . . . Consolato.
85. Borghetto Lodig. —

C

86. Cagliari . . . . . Consolato.
87. Cremona. . . . . Consolato e V. C. A.
88. Carrara . . . . . —
89. Casalmonferrato. Unione Sportiva.
90. Casalbuttano . . Società Sport. Consolato.
91. Casalpusterlengo Società Ciclistica.
92. Chieti . . . . . . Sezione Ciclistica.
93. Como . . . . . . Consolato e V. C. A. Associazioni riunite.
94. Cuneo . . . . . . Società La Rola. Consolato. Reparto V. C. A.
95. Chiavari. . . . . Consolato.
96. Cassano d'Adda. Unione Ciclistica.
97. Cernobbio . . . . Società Sportiva Savoia.
98. Castelleone . . . Club Ciclistico e Consolato.
99. Castrezzato . . . Consolato.
100. Capri . . . . . . Consolato.
101. Cernusco. . . . . Console.
102. Cuggiono. . . . . Console.
103. Costabissara. . Consolato.
104. Cannero . . . . . —
105. Cagia . . . . . . Consolato.
106. Chivasso. . . . . Consolato.
107. Cavattone . . . . —
108. Cadenabbia . . . Consolato.
109. Cavenago d'Adda —
110. Chiaravalle Mil. —
111. Castello s. Lecco Consolato.
112. Castelponzone. . —
113. Casatenuovo. . . Consolato.
114. Carpeneto d'Acqui —
115. Cellatica. . . . . Consolato.
116. Carugate . . . . —
117. Ceva. . . . . . . Consolato.
118. Cossato . . . . . Consolato.
119. Chiari . . . . . . Unione Sportiva. Consolato.
120. Codogno. . . . . Consolato.
121. Cusano Seveso . —
122. Coccaglia . . . . Consolato.
123. Cingia de' Botti. Consolato.
124. Codigoro. . . . . Consolato.
125. Copparo. . . . . Consolato.
126. Crenella. . . . . —
127. Corbetta. . . . . Consolato.
128. Cittadella . . . . Consolato.
129. Civitavecchia . . Consolato.
130. Castelnuovo S. Consolato.
131. Castelcovate. . . —
132. Casalmaggiore. . Consolato.
133. Camposampiero. Consolato.
134. Concorrezzo. . . Consolato.
135. Cortona . . . . . Consolato.
136. Clusone . . . . . —
137. Crema. . . . . . Consolato.
138. Centallo . . . . . Consolato.
139. Cuorgnè . . . . . Consolato.
140. Cermenate. . . . Consolato.
141. Calcinato . . . . Società Sportiva. Consolato.
142. Città di Castello. Consolato.
143. Cologna Veneta. Consolato.
144. Castiglione delle Stiviere. . . . . Consolato.
145. Casteggio . . . . Consolato.
146. Castellamare di Stabia . . . . . Consolato.
147. Chiavenna. . . . Consolato.
148. Carpenedolo. . . —
149. Conselice . . . . Consolato.
150. Chignolo Po. . . Consolato.
151. Castelvecchio . . —
152. Cornegliano Lig. Consolato.
153. Carate Brianza . Consolato.
154. Casalborgone . . Consolato.
155. Covolo di Piave. Consolato.
156. Cerea . . . . . . Veloce Club.
157. Cornuda. . . . . Società Ciclistica.
158. Castellanza . . . Consolato.
159. Cerignola . . . . —
160. Conselve. . . . . Consolato.
161. Chiarav. (Ancona) Consolato.
162. Cantù . . . . . . Club Ciclistico.
163. Cardano al Campo —
164. Camerlata. . . . —
165. Creva . . . . . . —
166. Caselle (Torino). Consolato.
167. Colle Val d'Elsa. Consolato.
168. Calolzio . . . . . —
169. Cetona. . . . . . Consolato.
170. Carmagnola . . . Consolato.
171. Cattolica . . . . —
172. Cavallese (Trentino) Consolato.
173. Carloforte (Cagliari) Consolato.
174. Calvari . . . . . —
175. Castellana (Maritt.) —
176. Casalmoro. . . . —
177. Carcina . . . . . —
178. Castagnole (Lanzo) Consolato.
179. Cervignano . . . Consolato.
180. Cerviaga. . . . . —

D

181. Dicomano . . . . Consolato.
182. Dogliani . . . . . Consolato.
183. Dervio. . . . . . Cousolato.
184. Desio . . . . . . Consolato.
185. Dergano . . . . . —
186. Desenzano. . . . Pro Raetia Italica.
187. Donori. . . . . . —
188. Dongo . . . . . . Consolato.
189. Dovadola. . . . . Consolato.
190. Domodossola. . . Consolato.

E

191. Este . . . . Unione Ciclistica.
192. Erba. . . . . . . Consolato.
193. Empoli. . . . . . Consolato.
194. Erbusco . . . . . Consolato.

F

195. Forlì. . . . . . . Consolato.
196. Ferrara . . . . . Consolato e V. C. A.
197. Firenze . . . . . Audax. Consolato. Routier.
198. Forti de' Marmi. Consolato.
199. Forlimpopoli. . . —
200. Fiume . . . . . . Consolato.
201. Fiorenzuola d'Arda Consolato.
202. Faenza. . . . . . Consolato.
203. Fiumicino . . . . —
204. Fucecchio . . . . Consolato.
205. Fagnano Olona . Società Ciclistica. Consolato. Reparto V. C. A.
206. Ferrere di Varese —
207. Fontaneto Po . . —
208. Ficarolo . . . . . Consolato.
209. Feltre . . . . . . Consolato.
210. Fornovo Taro . . Consolato.
211. Fiesole. . . . . . Consolato.
212. Fabriano . . . . Consolato.
213. Fino Mornasco . —
214. Fontaniva. . . . Consolato.
215. Fratta Maggiore. —
216. Foligno . . . . . Club Ciclistico.

G

N.	Località	
7.	Genova	Audax e Consolato. Veloce Sport. Società Ginnastica Andrea Doria. Unione Sportiva G. Mameli. Volontari C. A.
218.	Grosseto	Consolato.
219.	Gessate	—
220.	Giussano	Soc. M. Soccorso. Unione Ciclistica.
221.	Gallarate	Società Ciclistica Consolato e V. C. A.
222.	Ginevra	Consolato.
223.	Gorgonzola	Club Ciclistico.
224.	Gazzaniga	Consolato.
225.	Gropello Cairoli	—
226.	Gozzano	Sport Club e Consolato.
227.	Gemme	—
228.	Garlasco	Consolato.
229.	Gravedona	Consolato.
230.	Gropparello	—
231.	Guastalla	Consolato.
232.	Gemonio	—
233.	Gambara	—
234.	Gorizia	Club Ciclistico Popolare Routier Italiano. Veloce Club.
235.	Gemona	Consolato.
236.	Gardone	Consolato.
237.	Gerenzano	Consolato.
238.	Gargnano	Società Sportiva.
239.	Graglia	Consolato.
240.	Gravellona Toce	Consolato.
241.	Gavardo	Consolato.
242.	Galliate	Consolato.
243.	Granarola Emilia	Consolato.
244.	Gazzaniga	Consolato.

I

N.	Località	
245.	Induno Olona	—
246.	Intra	Veloce Club. Consolato.
247.	Iseo	Consolato.
248.	Incino Erba	Società Eupili.
249.	Inzino	—
250.	Imola	Unione Ciclistica.
251.	Isola della Scala	Consolato.
252.	Iglesias	Consolato.
253.	Isola Liri inf.	Consolato.
254.	Istrana	Consolato.
255.	Jesi	Consolato.

L

N.	Località	
256.	Lecce	Consolato.
257.	Lecco	Consolato e V. C. A.
258.	Livorno	Consolato. Audax e V. C. A.
259.	Lodi	Consolato.
260.	Lucca	Consolato.
261.	Lugano	Consolato. Unione Sportiva.
262.	Lugo	Consolato.
263.	Lonigo	Consolato.
264.	Legnano	Consolato.
265.	Laiatico	—
266.	Leano	—
267.	Loano	—
268.	Lucento	—
269.	Laino	—
270.	Levate	Consolato.
271.	Lesa	Consolato.
272.	Lodi Vecchio	—
273.	Luino	Veloce Club.
274.	Lendinara	Consolato.
275.	Lambrate	—
276.	Lenno	Consolato.
277.	Lentate Seveso	—
278.	Lomello	Società Turistica.
279.	Lonato	Consolato. Noli Recedere.
280.	Lissone	Consolato.
281.	Laveno	Consolato.
282.	Legnago	—
283.	Lavagna	—
284.	Locarno	Veloce Club.
285.	Longarone	Cons lato.
286.	Luzzara	Consolato.
287.	Longhena	—

M

N.	Località	
288.	Monza	Associaz. Forti, Liberi. Sezione Audax. Consolato.
289.	Macerata	Consolato.
290.	Mantova	Consolato.
291.	Massa	Consolato.
292.	Messina	—
293.	Modena	Società Ginnastica Fratellanza Ciclistica. Consolato.
294.	Monaco	—
295.	Monticello (Brianza)	—
296.	Mede	Consolato.
297.	Martignano Po	—
298.	Maleo	Consolato.
299.	Martinengo	Consolato.
300.	Mariano Comense	Club Sport. Consolato.
301.	Macherio	—
302.	Melegnano	Unione Ciclistica. Consolato.
303.	Massalengo	—
304.	Mongrande	Consolato.
305.	Motta de' Conti	Consolato.
306.	Massa Fiscaglia	Consolato.
307.	Monte Pulciano	Console.
308.	Mira	Console.
309.	Monte Pescali	Consolato.
310.	Montecarotto	—
311.	Mestre	Consolato.
312.	Mortara	Consolato.
313.	Mazzara del Vallo	Consolato.
314.	Monte Forte d'Alpone	Consolato.
315.	Massa Lombarda	Consolato.
316.	Magenta	Veloce Club. Fanfara.
317.	Muggiò	—
318.	Montemarciano	Consolato.
319.	Minervino Murge	—
320.	Menaggio	—
321.	Meano	—
322.	Montalcino	Consolato.
323.	Maranello	Consolato.
324.	Montechiari	Società Ciclistica.
325.	Mondovì	Consolato. Società Sportiva.
326.	Magnago	Consolato.
327.	Medolla	—
328.	Montebelluna	Società Turistica. Consolato.
329.	Migliarino di Pisa	Consolato.
330.	Mortegliano	Consolato.
331.	Montieri di Grosseto	Consolato.
332.	Mori	Società Ciclistica.
333.	Mondragone	Consolato.
334.	Morbegno	Società Ciclistica. Consolato.
335.	Melzo	—
336.	Minerbio	Consolato.
337.	Malè	—
338.	Mendrisio	Consolato.
339.	Mango d'Alba	—
340.	Maddaloni	Consolato.
341.	Morrone	—
342.	Montefalcone di Gorizia	—
343.	Malnate	Consolato.
344.	Mompiano	—
345.	Mairano	—
346.	Medole	Consolato.
347.	Mirandola	Unione Ciclistica e Con.
348.	Montevarchi	Club Ciclistico.
349.	Marmirolo	—

N

N.	Località	
350.	Napoli	Consolato e V. C. A.
351.	Navacchio	—
352.	Naters	Consolato.
353.	Nettuno	Consolato.
354.	Norcia	Consolato.
355.	Nizza Monferrato	Consolato.
356.	Nembo	Consolato.
357.	Novareglia	—
358.	Niguarda	—
359.	Neive (Cuneo)	—
360.	Novedradi	—
361.	Nuoro	Consolato.
362.	Noventa (Piave)	Consolato.
363.	Nese (Bergamo)	—
364.	Novara	Soc. Ginn. e Scherma. Consolato e V. C. A.

O

N.	Località	
365.	Osnago	—
366.	Oneglia	Consolato.
367.	Oderzo	Consolato.
368.	Ossago	—
369.	Ozzano Monferr.	—
370.	Olgiate (Comasco)	—
371.	Olgiate Olona	Consolato.
372.	Olgiate Molgora	Consolato.
373.	Ombriano	Consolato.
374.	Ospedaletto (Lodigiano)	Consolato.
375.	Orzinuovi	Consolato.
376.	Oleggio	Consolato.
377.	Omegna	Consolato.

P

N.	Località	
378.	Paesana	—
379.	Pegli	Consolato.
380.	Parabiago	Consolato.
381.	Pieve Tetino	—
382.	Ponte a Moriano	Consolato.
383.	Porto S. Giorgio	Consolato.
384.	Pedaso	Consolato.
385.	Ponte Albiate	—
386.	Pietra (Ligure)	—
387.	Palazzolo s/Oglio	Consolato. Club Ciclistico.
388.	Palazzolo di Sona (Verona)	Consolato.
389.	Pontelagoscuro	Consolato.
390.	Paderno Bugnano	—
391.	Pieve d'Olmi	Consolato.
392.	Ponzano	—
393.	Parenzo	Consolato.
394.	Petrozseny	—
395.	Porto Valtravaglia	—
396.	Penne	—
397.	Porto Torres	Consolato.
398.	Provaglio d'Iseo	Consolato.
399.	Prato	Consolato.
400.	Pontebba	Consolato.
401.	Pieve di Cento	Consolato.
402.	Pratola Peligna	Consolato.
403.	Pieve di Sacco	Consolato.
404.	Ponte S. Pietro	—
405.	Ponticello	—
406.	Ponte Lambro	Consolato.
407.	Pizzighettone	Consolato.
408.	Porto Civitanova	Consolato.
409.	Pallanza	Consolato e V. C. A.
410.	Porto Ferraio	Consolato.
411.	Pordenone	Consolato. Unione Ciclistica.
412	Pisogne	—
413.	Pescara (Chieti)	Consolato.
414.	Pieve Emanuele	—
415.	Prospiano	—
416.	Premilcuore	Consolato.
417.	Paganica	—
418.	Pasturo	—
419.	Ponte Nuovo di Magenta	—
420.	Pavia	Consolato. Audace Club.
421.	Palermo	Consolato e V. C. A.
422.	Piacenza	Consolato.
423.	Padova	Consolato. Società pro Touring.
424.	Perugia	Consolato.
425.	Pesaro	Consolato.
426.	Pinerolo	Consolato.
427.	Pisa	Consolato e V. C. A.
428.	Pistoia	Consolato.
429.	Porto Maurizio	Consolato.
430.	Parma	Consolato. Audax e V. C. A.
431.	Pollone	—
432.	Paderno Dugnano	—
433.	Pozzuolo (Perugia)	—
434.	Potenza Picena	Consolato.

Q

N.	Località	
435.	Quinzano d'Oglio	Consolato.

R

N.	Località	
436.	Rovato	Consolato.
437.	Rieti	Consolato.
438.	Rovereto	Consolato. Audax.

N.	Località	
439.	Rocchette Piovene	Consolato.
440.	Rubiera	Consolato.
441.	Rivoli	Unione Sportiva.
442.	Rocca Franca . .	—
443.	Rapallo	Consolato.
444.	Rozzano	Consolato.
445.	Rosate	—
446.	Romano Lomb. .	Consolato
447.	Remedello	—
448	Ro di Copparo. .	Consolato.
449.	Riva di Trento .	Consolato.
450.	Rodengo	Consolato.
451.	Rivarolo Ligure .	Consolato.
452.	Roncà	—
453.	Robbio.	Società Ciclistica.
454.	Reggiolo	Consolato.
455.	Ro-Ferrarese . .	—
456.	Rosasco	—
457.	Renate Brianza .	—
458.	Roma	Consolato.
459.	Ravenna.	Consolato.
460.	Reggio Emilia. .	Consolato.
461.	Rimini.	Consolato.

S

N.	Località	
462	Saronno	Consolato. Unione Sportiva.
463.	Sondrio	Consolato e V. C. A. Audax Italiano.
464.	Salò	Consolato.
465.	Samplerdarena .	Consolato. Audax Italiano.
466.	Sassari.	Consolato.
467.	Savona.	Consolato e V. C. A.
468.	Slena	Consolato. Club Sport Senese.
469.	Spezla	Consolato.
470.	S. Angelo Lodig.	Consolato.
471.	Sesto Fiorentino.	Consolato.
472.	Suzzara	—
473.	Spino d'Adda . .	Consolato.
474.	S. Giuliano Mil. .	—
475.	Spilimbergo . . .	Consolato.
476.	Savigliano di Romagna	Consolato.
477.	Susa	Consolato.
478.	Scandiano	Consolato.
479.	Scafa (Chieti) . .	—
480.	Sestrl Ponente. .	Consolato.
481.	S. Giorgio di Mantova.	—
482.	S. Martino Argine	—
483	S. Lorenzo (Lugo)	—
484.	S. Lazzaro dl Laveno	—
485.	Sestri Ponente. .	SestriVeloce. Circolo Cicl.
486.	Smirne.	Consolato.
487.	Spoleto.	Consolato.
488.	Spinca Mestre. .	Consolato.
489.	Seregno	Consolato.
490.	Spresiano(Treviso)	—
491.	S. Bonifacio (Veneto)	Consolato.
492.	S. Maria Capua Vetere	—
493.	S. Giov. di Bellapi	—
494.	Sagliano Micca .	Consolato.
495.	Servigliano . .	—
496.	S. Bartolomeo di Spezia	—
497.	Sale Marasino .	Consolato.
498.	Sora	—
499.	Sondalo	—
500.	S. Miniato. . . .	Consolato.
501.	Soave	—
502.	Seveso S. Pietro.	Consolato.
503.	Sanguineto. . . .	Consolato.
504.	Sartirana	Consolato.
505.	Sorso.	—
506.	S. Mauro di Roma	—
507.	S. Daniele Friuli	Consolato.
508.	Soresina.	Ciclo Fanfara Soresinese.
509.	Saluzzo	Consolato.
510.	Saiano.	Circolo Francia Corta.
511.	S. Remo.	Unione Sport Sanremese V. C. A.
512.	Somma Lombardo	Consolato. V. C. A.
513.	S. Angelo Lomell.	—
514.	S Michele all'Adige.	—
515.	Sassuolo.	Consolato.
516.	S.Giorgio Lomell.	Consolato.
517.	Stradella.	Consolato.
518.	S. Germignano .	—
519.	Strambinello. . .	—
520.	S. Stefano al M. .	—
521.	Seveso	Consolato.
522	Sospirolo.	Consolato.
523.	Schio.	Consolato.
524.	Settala.	—
525.	Solagna	—
526.	Stroppiana. . . .	Club Ciclistico. Consolato.

T

N.	Località	
527.	Torino	Audax Italiano. Consolato e V. C. A. Routier Italiano.
528.	Tradate	Consolato.
529.	Trascorre Baln. .	—
530.	Tempio Pausanio	Consolato.
531.	Tocco Casaurio .	—
532.	Toscolano	Consolato.
533.	Tirano	Consolato.
534.	Todi	Consolato.
535.	Tione	—
536.	Triuggio	Consolato.
537.	Tombetta	—
538.	Treviglio.	Consolato e V. C. A.
539.	Termoli	—
540.	Tericciola (Pisa) .	—
541.	Tolentino	Consolato.
542.	Torre Pellice . .	—
543.	Tonzanico	Consolato.
544.	Trenno.	Consolato.
545.	Taranto	Consolato.
546.	Torre Boldone (Bergamo)	—
547.	Trezzo d'Adda. .	—
548.	Tolmezzo	Consolato.
549.	Trino Vercellese.	—
550.	Tromello.	Consolato.
551.	Trani.	Consolato.
552.	Teramo	Consolato.
553.	Tirano.	Consolato.
554.	Trento.	Veloce Club. Consolato. Rododendro Automobil.
555.	Treviso	Consolato.
556.	Trieste.	Consolato.
557.	Thiene.	Consolato.
558.	Travagliato . . .	Club Sport Consolato

V

N.	Località	
559.	Vercelli	Routier. Unione Sport Vercell. Consolato. Pro Vercelli.
560.	Varese.	Consolato e V. C. A. Club Ciclistico.
561.	Venezia	Consolato.
562.	Vigevano . . .	Consolato.
563.	Verolavecchia. .	Consolato.
564.	Varazze	Consolato.
565.	Vittorio Veneto .	Consolato.
566.	Vecchio di Mugello	—
567.	Vanzaghello. . .	—
568.	Varallo	Consolato.
569.	Villapasquali Viadana	—
570.	Vedano Olona. .	Club Ciclistico.
571.	Valdagno	Consolato.
572.	Voltri	Sportiva Nicola Mameli.
573.	Villa d'Ossola. .	Consolato.
574.	Villa Cogozzo . .	—
575.	Vobarno.	—
576.	Vallombrosa. . .	—
577.	Vinadio	—
578.	Viadana.	Consolato.
579.	Viggiù	Consolato.
580.	Vigliano (Biellese)	—
581.	Villafranca (Padovana)	Consolato.
582.	Viareggio (Lucca)	Consolato.
583.	Vaprlo d'Adda. .	Consolato.
584.	Voghera	Consolato. C. Volontari C A.
585.	Valeggio nel Mincio	—
586.	Vimercate	Consolato.
587.	Velletrl	Consolato.
588.	Vedano Olona. .	Club Ciclistico Ved.
589.	Villa Verla . . .	—
590.	Ventimiglia . . .	Consolato.
591.	Vicenza	Consolato.
592.	Thlene.	Consolato.
593.	Albaredo d'Adige	Consolato.
594.	S. Martino di Lupari.	—
595.	Creazzo	Consolato.
596.	Verona.	Consolato e V. C. A. Veloce Club. Unione Ciclistica.

Z

N.	Località	
597.	Zibello.	—
598.	Zurigo	Consolato
599.	Zocca	—
600.	Zevio	—

La sfilata presso l'Arco del Sempione. *(Fotogr. Montabone di C. Fumagalli).*

UN PICCOLO PLEBISCITO

Non sapremmo chiamare con altro nome che con quello di « piccolo plebiscito » il saluto cordiale, fraterno, patriottico, che molti comuni d'Italia — da alcune delle città più famose sino ai più umili paeselli delle Alpi — hanno inviato al sindaco di Milano, in occasione della festa turistica della nazione per il decennio del Touring.

Sono ben 189 lettere di saluto, provenienti da 47 provincie d'Italia, che furono consegnate al sindaco senatore Ponti, durante l'indimenticabile ricevimento nel teatro alla Scala; lettere di sindaci e di commissarî regi, portate da capoconsoli o consoli, fra i quali si notavano alla loro volta sindaci, assessori, consiglieri comunali; erano lettere o scritte su elegantissime pergamene (come quelle, splendide, di Arezzo e di Siena, cioè di due città dell'artistica Toscana), o su pergamene più modeste (come quelle di Chiari, Morbegno, Sestri Ponente), o su fogli eleganti, o su emarginati fogli d'ufficio, o su semplici fogli bianchi; ma tutte, se disuguali nella forma, uguali nel contenuto, tutte portanti una nota all'inno in lode della « grande metropoli lombarda », della « capitale morale », della « città delle cinque giornate », o in lode del Touring, dei Volontarî ciclisti, del traforo del Sempione.

Senatore Ettore Ponti sindaco di Milano.

Non poche città richiamano, ed a ragione, l'attenzione sulle loro bellezze; dalle città del Veneto, così duramente provate dalla sventura, viene anche un'eco di pianto; e da tutti sale un grido di fratellanza, di italianità!

Ecco l'elenco, provincia per provincia, dei comuni che hanno mandato lettere di saluto a Milano:

Provincia d'Alessandria (4): Alessandria, Asti, Pomario Monferrato, Valenza.

Provincia d'Ancona (4): Ancona, Arcevia, Falconara Marittima, Loreto.

Provincia d'Aquila (2): Aquila, Avezzano.

Provincia di Arezzo (2): Arezzo, Loro Ciuffenna.

Provincia di Bari (2): Barletta, Minervino Murge.

Provincia di Belluno (1): Feltre.

Provincia di Bergamo (4): Albino, Bergamo, Grumello del Piano, Levate.

Provincia di Bologna (2): Bologna, Imola.

Provincia di Brescia (17): Brescia, Calcinato, Cellatica, Chiari, Frontignano, Gargnano, Gavardo, Iseo, Lonato, Montichiari, Odolo, Orzinuovi, Pontevico, Quinzano d'Oglio, Rovate, Sale Marasino, Salò.

Provincia di Cagliari (1): Cagliari.

Provincia di Caserta (1): Santa Maria Capua Vetere.

Provincia di Chieti (3): Lanciano, Pescara, San Valentino in Abruzzo Citeriore.

Provincia di Como (14): Brivio, Cantù, Casatenovo, Cermenate, Comerio, Como, Erba, Gravedona, Griante, Introbio, Laveno, Lecco, Luino, Viggiù.

Provincia di Cremona (3): Castelleone, Cremona, Pizzighettone.

Provincia di Cuneo (2): Alba, Mondovì.

Provincia di Firenze (7): Borgo San Lorenzo, Dovadola, Firenzuola, Firenze, Pistoia, Prato, Premilcuore.

Provincia di Forlì (4): Forlì, Rimini, Savignano di Romagna, Verucchio.

Provincia di Genova (12): Alassio, Bolzaneto, Chiavari, Genova, Lavagna, Pegli, Rapallo, Rivarolo Ligure, Savona, Sestri Ponente, Torriglia, Voltri.

Provincia di Grosseto (1): Grosseto.

Provincia di Livorno (2): Rio Marina, Rio nell'Elba.

Provincia di Lucca (2): Lucca, Pietrasanta.

Provincia di Macerata (1): Civitanova Marche.

Provincia di Mantova (1): Castiglione delle Stiviere.

Provincia di Milano (23): Abbiategrasso, Busto Arsizio, Casalpusterlengo, Cavenago d'Adda, Concorezzo, Desio, Fagnano Olona, Gallarate, Giussano, Lissone, Lodi, Magenta, Magnago, Maleo, Monza, Rho, Saronno, Seveso, Solbiate, Somma Lombardo, Trezzano Rosa, Vaprio d'Adda.

Provincia di Massa e Carrara (2): Bagnone, Massa.

Provincia di Modena (2): Maranello, Modena.

Provincia di Novara (12): Andorno, Biella, Borgomanero, Galliate, Meina, Mongrando, Novara, Orta, Pallanza, Pollone, Stroppiana, Trino.

Provincia di Padova (1): Padova.

Provincia di Parma (3): Borgo San Donnino, Busseto, Parma.

Provincia di Pavia (5): Garlasco, Mortara, Rivanazzano, Valeggio, Vigevano.

Provincia di Perugia (4): Castiglione del Lago, Foligno, Norcia, Perugia.

Provincia di Pesaro e Urbino (1): Pesaro.

Provincia di Piacenza (1): Bardi.

Provincia di Pisa (2): Pisa, Terricciola.

Provincia di Porto Maurizio (2): Bordighera, Ventimiglia.

Provincia di Ravenna (2): Lugo, Massa Lombarda.

Provincia di Reggio Emilia (3): Reggio Emilia, Rubiera, Scandiano.

Provincia di Roma (2): Ferentino, Roma.

Provincia di Rovigo (1): Rovigo.

Provincia di Siena (2): Colle di Val d'Elsa, Siena.

Provincia di Sondrio (2): Chiavenna, Morbegno.

Provincia di Torino (3): Carmagnola, Caselle Torinese, Torino.

Provincia di Treviso (5): Cornuda, Crocetta Trevigiana, Montebelluna, Treviso, Vittorio.

Provincia di Udine (5): Cividale del Friuli, Mortegliano, San Daniele del Friuli, Spilimbergo, Udine.

Provincia di Venezia (1): Noventa di Piave.

Provincia di Verona (7): Albaredo d'Adige, Caldiero, Castelnuovo, Legnago, Soave, Sona, Verona.

Provincia di Vicenza (6): Bassano, Breganze, Costabissara, Creazzo, Lonigo, Schio.

Ci è impossibile il riprodurre tutte queste interessanti lettere; e dobbiamo perciò limitarci a qualche rapido accenno.

* * *

Molti sindaci parlano del Touring, con lodi, incoraggiamenti, augurî.

Il sindaco di Castiglione del Lago chiama il Touring « legame novello di patriottica fratellanza e nazionale solidarietà »; il sindaco di Costabissara saluta il Touring « che onora l'Italia ed è ammirato dall'estero »; il sindaco di Novara chiama il Touring « fiorente Istituzione, simbolo ed incarnazione di gagliardia e giovinezza, autrice di energie utili e feconde, intenta a un'alta opera di civiltà e patriottismo; » il sindaco di Castelleone afferma che il Touring « è divenuto un importantissimo fattore di civiltà, di progresso e di concordia »; il sindaco di Solbiate dice che il Touring « oggi festeggia il suo decennio di lavoro fecondo e gagliardo, l'inizio di un'era fulgida di ininterrotto incremento, a vantaggio di tutti, a benemerenza e gloria della nostra terra »; il sindaco di Sale Marasino plaude al Touring « istituito per lo sviluppo

fisico e morale della nostra gioventù onde renderla degna della patria »; il sindaco di Trezzano Rosa chiama il Touring « fonte e vita di sviluppo fisico, intellettuale e morale e di progresso »; il sindaco di Savignano di Romagna loda le « nobili finalità della rigogliosa e patriottica associazione; « il sindaco di Creazzo nota che il Touring colla sua « fatidica sigla (T. C. I.) sul tricolore, indica potente strumento di coesione fra *Tutti i Cittadini Italiani.* »

Molti sindaci vedono nel Touring e nelle feste una prova ad un rafforzamento dell'unità d'Italia.

Il sindaco di Laveno (che è pure console del Touring) saluta « quel poderoso manipolo di temperate energie fisiche italiane che si affollano e si affratellano maggiormente sotto il glorioso nome del Touring »; il sindaco di Rovigo dice che il convegno « sarà una interessante rivista dello sviluppo di questa nuova energia nazionale, chiamata anch'essa, quando se ne manifestasse il bisogno, a mantenere alto ed inviolato il prestigio d'Italia; » il sindaco di Borgo San Lorenzo afferma che il « capoluogo del Mugello in questa lieta circostanza vede con giubilo un nuovo vincolo di affetto e di simpatia tra le varie e più lontane regioni della Nazione »; il sindaco di Scandiano vede nelle feste del Touring « una delle più belle ed imponenti affermazioni della fratellanza fra le itale genti »; il sindaco di Mortara dice che con questa festa Milano ed il Touring cementano « in modo saldo, sano, novo, l'unità e la concordia della patria »; il sindaco di Casalpusterlengo augura che « questa geniale festa valga a rinsaldare i vincoli di fratellanza di tutte le regioni italiane »; il sindaco di Monza nota che il convegno dei soci del Touring « sarà novella prova di affratellamento di tutte le regioni e città d'Italia; » il sindaco di Barletta afferma che questa festa turistica « è una solenne dimostrazione della fratellanza che lega le varie città d'Italia »; il sindaco di Cermenate dice che della festa giunge dovunque l'eco « come d'un lieto risveglio delle migliori energie e dei più alti ideali di nostra gente ».

Numerose sono pure le frasi di augurio.

Il sindaco di Comerio augura che la riunione sia « feconda di novelle energie verso quella meta radiosa di civile progresso, di cui l'opera poderosa e patriottica del Touring fin qui compiuta è arra e speranza »; il sindaco di Iseo augura « che questa grande festa della Nazione cementi sempre più l'unione italica »; il sindaco di Bassano augura che il convegno « riesca a dimostrare sempre più la efficacia del Touring, salutare stimolo ai giovani per abituarli a dedicare la loro attività e le loro forze al bene ed al decoro della patria »; il sindaco di Avezzano ricorda che la festa « nel suo simbolismo racchiude il precetto *civium vires civitatis vis* » ed augura che dal convegno « esca rafforzato il sentimento dell'associazione diretta a far conoscere le bellezze naturali delle diverse regioni della nostra patria di cui l'Abruzzo non è secondo ad alcuna »; il sindaco di Cividale augura che « i nostri giovani attingano da questi convegni che affratellano i cuori, nuovo ardore per preparare quel fecondo avvenire che la patria si attende dalla loro intelligenza, dal loro lavoro, dalla loro forza »; il sindaco di Saronno augura che le feste « riescano solenni e degne della benemerita istituzione e della viva simpatia che essa va ognora acquistando nell'animo degli Italiani ».

(Fotografie Montabone di C. Fumagalli).

Piazza del Duomo ove finì la sfilata.

Innumerevoli sono pure le lodi gentili a Milano.

Il sindaco di Roma chiama Milano « costante fautrice d'ogni civile progresso »; il regio commissario di Reggio Emilia chiama Milano « antesignana della nostra libertà ed indipendenza »; il sindaco di Bordighera saluta Milano « da cui irradia sull'Italia viva ed augurale luce di progresso materiale e morale, che sta a mostrare all'Europa, colle sue industrie, coi suoi commerci, colle sue istituzioni, che l'Italia corre anch'essa, rapida e sicura, sulla via della civiltà »; il sindaco di Savignano di Romagna dice che tutti gli Italiani guardano a Milano « come a faro luminoso di laboriosa attività e di continuo progresso »; il sindaco di Casatenovo dice che a Milano « nascono e fioriscono le più mirabili e gagliarde iniziative » e che da Milano « parte ogni migliore impulso alla civiltà e al benessere della Nazione »; il sindaco di Valenza chiama Milano « la città delle nobili ed ardite iniziative, primissima nelle industrie e nei commerci »; il sindaco di Pisa la chiama « centro di ogni nobile iniziativa moderna di attivo lavoro »; il sindaco di Como dice che « da Milano si irradia una corrente perenne di potenti iniziative in ogni ramo delle scienze e delle lettere, delle industrie e dei commerci, e un fulgido esempio di quanto possano le più grandi energie dell'umana attività »; il sindaco di Rivanazzano nota che « Milano meritamente gode la fama di trovarsi sempre a capo d'ogni civile progresso »; il sindaco di Torriglia chiama Milano « culla delle geniali istituzioni educatrici della gioventù nella palestra della *mens sana in corpore sano* »; il sindaco di Grosseto chiama Milano « cultrice delle iniziative più ardite e delle più geniali imprese, ispirate al trionfo del civile progresso ed al genio della moderna attività »; il sindaco di Parma rende omaggio « alle antiche gloriose tradizioni liberali e patriottiche » di Milano; il sindaco di Busto Arsizio nota che « facendo propria la geniale solennità — con ragione elevata a festa turistica della nazione — Milano degnamente rileva il grande significato di civile educazione, di patriottica solidarietà che è fra gli scopi del benemerito sodalizio »; il sindaco di Giussano augura che la festa « sia preludio allo splendido risultato della grande prova che la Metropoli Lombarda saprà dare di sè all'Italia ed al mondo nel 1906 ».

Nè mancano i ricordi patriottici; e il sindaco di Castelnuovo ricorda che Milano « nei dì nefasti del 1848, quando imperava il lutto, munificamente sovvenne » quel comune; e il sindaco di Santa Maria Capua Vetere dice che quella città è « orgogliosa di ricordare che sul suo suolo fu combattuta, il primo ottobre 1860, la grande battaglia che rese sicura e forte la unità d'Italia »; il regio commissario di Rimini ricorda che « mentre nella capitale storica d'Italia, *alma parens frugum,* saranno discussi sotto gli auspici di S. M. il Re, i più vasti problemi dell'economia agraria internazionale, arra di benessere e di pace nel mondo, in codesta eccelsa città di Milano, prima fra tutte per intensa operosità intellettuale, industriale e manifatturiera, si adunano alla grande festa turistica della Nazione i rappresentanti della forza, del progresso, delle generose audacie, dell'alto patriottismo delle città consorelle ».

***

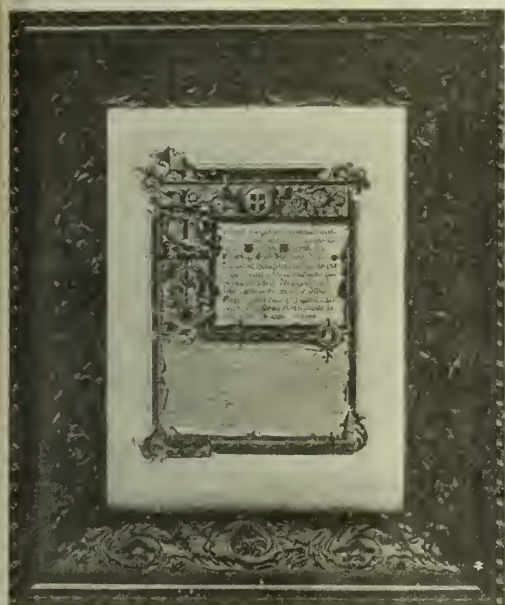
Tutte le lettere contengono pure speciali parole di omaggio al sindaco comm. sen. Ponti; ed il sindaco di Gallarate gli scrive: « La cittadinanza di Gallarate è superba di aver dato i natali a V. S. O. e di custodire le spoglie dei Maggiori di lei, che con rara munificenza vollero ricordare ai posteri il loro nome ».

Gentili ricordi

Fra i gentili ricordi presentati in occasione delle feste alla direzione generale del Touring vogliamo ricordare i seguenti:

Asti.

La pergamena che, montata in una ricca cornice, i ciclisti astigiani offrono alla Direzione del Touring, attestando ad essa unanimi ammirazione e riconoscenza e in essa riaffermando la loro salda fede, è una squisita opera di miniatura e di rilievo.

I tre stemmi che spiccano sul quadro — del Touring, dell'Audax e quello d'Italia — sono come i caposaldi della composizione in un fastoso stile del quattrocento che dà l'illusione vera di alcune pergamene di quell'epoca, lavorate dalla pazienza di qualche frate certosino.

Fot. Montabone.

In basso la pergamena reca le firme di 85 soci, con quella dei consoli e del capo-console prof. Luigi Ricci.

Bergamo.

Il Consolato di Bergamo alla Direzione generale del T. C. I. manda in dono una pergamena, racchiusa in elegante copertina foderata di seta color granata.

Fot. Montabone.

Lo stemma del Touring è dipinto ad acquarello entro una corona d'alloro, a cui s'intreccia un ramo di quercia che si svolge ad ornamentazione nella parte superiore della pergamena, mentre al basso il motivo ornamentale è costituito dalle volute di un nastro che sembra assicurare in un unico nodo la corona d'alloro ed il ramo di quercia allo stemma della città di Bergamo.

Per il Consolato, la pergamena porta la firma del capo-console architetto Gallizioli.

Napoli.

L'album offerto dai soci del Consolato di Napoli al comm. Federico Johnson è splendidamente rilegato in marocchino giallo, stampato a farfalle d'oro; è chiuso da un artistico fermaglio d'argento, che si protende attraverso tutta la copertina, recando a motivo ornamentale di squisito effetto una foglia di quercia, simbolo della perennità del Touring non meno che dell'affetto che ad esso lega i turisti napoletani.

Il bordo di questo fermaglio, che raffigura il fusto di quercia, si svolge ad avviluppare ed a legare fra di loro otto medaglioni in ismalto *bleu* carico, il più grande dei quali reca la leggenda: *A Fed. Jonhson — I Napoletani — Del Touring Club;* lo stemma di Napoli e le date 1894-1904 campeggiano sui due altri medaglioni, un po' più piccoli, a sinistra del precedente; un quarto medaglione infine reca lo stemma del Touring; gli altri quattro, anche più piccoli e senza leggenda alcuna, completano armonicamente la decorazione.

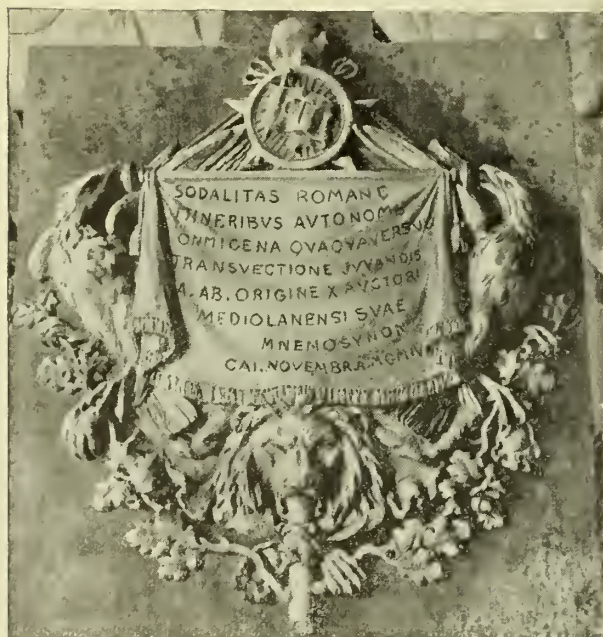
L'albo è rilegato in cuoio punzonato, con arpione in argento a cesello e sbalzi, lavoro del prof. Gaetano Jacoangeli su disegno del prof. Tesoroni.

La dedica è dettata dal prof. Antonio Sogliano, direttore degli scavi di Pompei.

Nell'interno l'album consta di trenta fogli in carta a mano; porta prima le firme del consolato, con in testa quella del capo-console signor Luigi Arano; ogni foglio reca in media una quindicina di firme, 400 in tutto.

Roma.

Una targa in bronzo, rappresentante uno stendardo sorretto da due aquile che sembano lo vogliano innalzare ai cieli, è il dono magnifico del consolato di Roma. Nello stendardo una inscrizione latina dice: « *Sodalitas romana — itiniribus autonoma — omnigena quoqueversus — transvectione juvandis — A. ab. origine X auctori — mediolanesi suae — mnemosynon* »; e reca la data: « *kal novembr. A. MCMIV* ».

Al di sotto dello stendardo è raffigurata una testa di leone, che poggia le zampe anteriori incrociate, in atto calmo e maestoso, su un ramo di quercia, che corre per un semicerchio intorno alla targa, in guisa da offrire un apparente appoggio anche alle aquile che stanno ai due lati. Le ali delle quali, dispiegate gagliardamente all'indietro, come nell'atto di dare impulso di volo allo stendardo che i reali uccelli sorreggon nel rostro possente, s'incontrano a modo di triangolo con effetto di ottimo gusto. Un cordone, che sembra assicurare la targa al sostegno in legno coperto di *peluche* granata, sul quale la targa stessa è montata, completa la linea sobria ed elegante del magnifico lavoro, che ben s'inquadra entro la cornice raffigurante lo scudo dello stemma d'Italia. Al vertice del triangolo formato dall'ali delle aquile le cinque punte della stella d'Italia sporgono, come a difesa e a sostegno, dal circolo entro cui campeggia la bandiera nazionale con la sigla del Touring Club Italiano. Oltre il grande valore artistico, ciò che maggiormente attrae in questa splendida opera è il suo alto significato simbolico; le aquile ed il leone non costituiscono forse gli elementi essenziali di cui gli antichi composero quella sfinge immortale che aveva il segreto della vita e della morte? Non son dunque il simbolo della perennità e della nobiltà delle cose? Da Roma, *caput mundi,* non poteva giungere al Touring dono migliore o più gradito.

Taranto

La pergamena con la quale i soci di Taranto attestano al Touring il loro attaccamento ed esprimono voti perchè « fiorisca – dai laghi lombardi all'Ionico mare — a traverso le bellezze e le memorie del paese — la fratellanza del popolo », è delicatamente miniata e si presenta come una composizione artistica di gusto assai fine e di significato assai nobile.

Sull'orizzonte lontano, nella parte superiore del quadro, le guglie del nostro Duomo si ergono come un simbolo di vita; per chi mai la viril donna avvolta nella bandiera tricolore, tendendo la mano alla lontana città del nord, reca una corona d'alloro, se non per il Touring che appunto unisce in un solo vincolo fraterno i figli di quest'Italia che si stende dall'Alpi al Lilibeo, dai *laghi lombardi* all'*Ionico mare?*

Lo stemma di Taranto e lo stemma d'Italia sono riprodotti nel bordo superiore della fasciatura del quadro ed in mezzo ad essi campeggia lo stemma del Touring sormontato dal motto fatidico *Vi et mente.* In basso le firme autografe del console signor Angelo Lena e dei soci tarantini completano la composizione.

Fot. Montabone.

Torino.

I soci torinesi hanno mandato due doni, entrambi di finissimo gusto artistico: una targa in bronzo, in cui è simbolicamente espressa la vita rigogliosa e provvida del T. e l'omaggio che ad esso rendono tutti i turisti d'Italia; ed un album.

Fot. Montabone.

La targa è veramente una squisita opera d'arte: quella figura femminile, che si tende a ricevere in atteggiamento sollecito e dignitoso il saluto della gioventù italica che le reca fronde e fiori, mentre da lungi si affrettano in gara turisti d'ogni genere, in bicicletta e a piedi, in motociclo e in automobile, è quanto di meglio si possa immaginare.

La terza giornata: 29 Maggio

La gita al Sempione.

Fra le varie relazioni pervenuteci sulla gita al Sempione, pubblichiamo la seguente, favoritaci dal socio signor Eugenio Gagliardi di Genova.

La partenza per un'escursione è quasi sempre un po' febbrile per il desiderio delle cose nuove che andiamo a vedere, e delle emozioni che ci promettiamo.

Il ritorno è più sereno, direi quasi più mesto: sente un po' la stanchezza dello spirito e dei muscoli; è pieno dei ricordi delle co se che ci hanno commosso, l'una dopo l'altra, rapidamente. E il pensiero rivede i luoghi cari, raccoglie le impressioni, cerca di ordinarle, di classificarle, quasi in una gradazione disoddisfazioni intellettuali, di palpiti, e prova l'ansia di dimenticare, di veder scolorire le imagini che ci hanno commosso.

Tale è il mio ritorno dalle Alpi, dalle granitiche basi del Sempione, ove il desiderio correva alle vette candide, fulgide, lassù in alto nella poesia della montagna nel più puro aere, nel più luminoso sole italiano.

E raccolgo qui sulla carta alcune note, per me, per il mio avvenire di ricordi, per te, mio Gino, per il tuo avvenire di speranze, per quell'amore dei monti, che entrambi ci scalda.

Nella piazza di Vogogna. *Fot. del rag. Stanislao Parboni.*

La gita alla galleria del Sempione, promossa dal Touring Club Italiano per celebrare il suo decimo anno di rigogliosissima vita, fu ideata e tratta a compimento con vero intelletto d'amore.

Tutta Italia ha risposto all'invito geniale; e la bella, la forte giovinezza italiana, che il giorno innanzi sfilava in bicicletta, acclamata lungo le vie di Milano, coi colori nazionali, con quelli delle proprie città, dei proprî sodalizi sul cappello e sul braccio, io la vidi riunita alle falde delle Alpi, simbolo vivente e vigoroso della unità della patria.

Si mosse da Milano il 29 maggio divisi in diverse carovane. Io partii alle 4,45 in ferrovia, facendo parte della carovana rossa, cioè avente un contrassegno a forma di disco di questo colore.

Il treno ci porta a Laveno dove scendiamo; il Lago Maggiore, limpido, tranquillo, incantevole lì sotto, alle spalle il Sasso del Ferro, altissimo, tutto verdeggiante. Troviamo all'imbarcatoio la carovana verde, che ci ha preceduto di poco con altro treno.

I due piroscafi bianchi, snelli, eleganti ci attendono imbandierati. Noi saliamo sul *Verbano* che si muove fra la giocondità dei gitanti e un'aria fresca, carezzante. Intra, Pallanza, Stresa, Baveno, colle sue cave famose di granito, si specchiano nel lago; le isole sorgono dalle acque fresche, verdeggianti colle casupole, e la chiesa pittoresca dei pescatori, coi sontuosi palazzi dei Borromeo, le ville, i giardini.

Scendiamo a Baveno circa le 8. Allo sbarcatoio sono la musica del paese, le bandiere a porgere ai gitanti il saluto cortese, e il saluto si ripete festoso alla partenza del treno per Domodossola. Modesti, rapidi scambî di cortesie, fazzoletti agitantisi, sorrisi, mani che si levano quasi a mandare baci... ma pure quanta commozione intima, unanime in un pensiero fraterno!

Si corre, colla rapida visione del lago di Mergozzo, per la splendida valle del Toce, fra montagne delle vette nevose, i fianchi a picco, franosi, dalle cascate pittoresche, dei villaggi che fan pensare alla Svizzera vicina. Sulle strade carrozzabili, in basso, passano le biciclette, le motociclette gareggianti col treno, gli automobili rapidissimi. E' un saluto giocondo fra le carovane in quell'aria salubre, in quella vivida luce mattinale. E le Alpi si avvicinano col loro fascino.

Domodossola! La fermata è gioconda. Alla stazione bandiere, musica, distribuzione dei miracolosi cestelli della colazione. Cestelli legati dal nastro tricolore a scritta d'oro, coll'emblema del Touring, colla refezione sana, abbondante, il vino Ovada vecchio, squisito, e tutto pare disposto da una gentile, provvida mano femminile, da una mano materna. L'Unione Cooperativa di Milano manda ai gitanti il saluto, con un biglietto cortese deposto nei cestelli. Il treno è mutato in un'allegra trattoria. In breve i cestelli sono vuoti: si conservano i bicchieri, le posate, la bottiglia dell'acqua di cedro; si porteranno a casa, i bimbi saranno giocondi e noi felici che i dolci ricordi sieno nelle loro mani.

Si parte per la linea nuova che corre lungo il Toce spumeggiante fra i massi, fra tutta la bellezza delle Alpi imminenti. Verde di campi, di bellissimi paesaggi dalle casette coi lunghi poggiuoli, roccie brune stillanti per le cascate pittoresche e la neve in alto nel cielo purissimo.

Giungiamo a Isella verso il meriggio; si scende alla stazione nuova, alle falde del Sempione: lì presso una breve galleria imbandierata, più oltre l'imbocco della grande galleria.

La partenza da Laveno. *Fot. Luca Comerio.*

Delle due aperture che avrà la galleria, una sola finora è compiuta, l'altra lo sarà in breve. Ci affacciamo all'imbocco e muoviamo nella galleria alcuni passi. Un'afa grave, calda, umida c'investe; si respira male tra quell'afa fumante. Prendiamo la via che scende da Isella ed entriamo nei cantieri dell'Impresa Brandt, Brandau e C., imbandierati. Accanto ai colori nazionali sventola nell'aria luminosa la bandiera svizzera fiammante.

Nella visita ai cantieri ammiriamo le potenti perforatrici che mosse dalla forza dell'acqua potentissimamente compressa, riducono i massi granitici come altrettanti enormi vespaî, ammiriamo le formidabili macchine che trasmettono la forza dell'acqua compressa nella galleria per il funzionamento delle perforatrici e dei ventilatori, vediamo... e qui un senso di profonda ammirazione ci muove l'anima, un senso di pietà e di orgoglio. Pallidi visi d'uomini, di giovani, di adolescenti, dagli occhi stanchi, umili minatori dalla lanterna fumosa, che passate lungo la via di Isella, quanto grande ci sembra l'opera vostra, nell'oscurità, nell'afa pesante, nelle viscere del monte immane! Là voi lasciate la freschezza della vostra giovinezza, il sorriso dell età che vuole la sua parte di amore, d'aria, di sole, il vostro sangue, la vostra vita. Siate benedetti come i morti valorosi nel campo di battaglia per l'amor di patria, come i martiri di qualunque santo ideale.

Automobile in riva al lago d'Orta. *Fot. L. Cuneo.*

Io veggo ancora tre di quegli smunti, pallidi visi. Eran tre giovinetti dalle linee pure, dai capelli neri, che salivano ad Isella nel pomeriggio tra la folla festosa. Presso i cantieri è una casa civile, l'unica casa, pulita, disadorna; alle finestre stanno un signore dalla barba nera, una giovane signora, dei bimbi, una signora dai capelli bianchi. E' certo tutta la famiglia d'un ingegnere. Vissero forse tutti qui lungamente nei giorni delle dure prove, della lotta immane fra l'aspra giogaia e la scienza, nei giorni delle ansie, nei giorni degli sconforti, forse, nei tristi rigidi giorni invernali, solitarî, pur sempre aspettando i giorni della vittoria.

E la vittoria è giunta, e ne sentirono essi per i primi l'ebbrezza; ma quanta parte d'anima e di corpo per loro quella vittoria è costata! La casetta pulita, le figure scompaiono e la mente vede le legioni dei martiri che lottano, che vincono, che soccombono nel nome della scienza e dell'ideale.

Salimmo a Isella per la strada pittoresca lungo la Diveria, affollata. Gli automobili, le motociclette che vanno

Dopo la partenza da Laveno.

L'arrivo a Baveno.

Le Tre Opere di Misericordia.

Portar da bere agli assetati.

Dar da mangiare agli affamati.

Distribuir le medaglie agli arrivati.

a Isella, all'ospizio, oltre il confine, a Briga, passano fulminei.

Isella è in festa. Un alito di giocondità spira fra le sue casette pulite, sul volto dei suoi abitanti, quasi a dire la gioia del suo fecondo imminente avvenire. E i gitanti riposano lungo le sue basse case, bevendo la birra eccellente, nelle sale delle sue trattorie quasi eleganti.

Ecco la diligenza che scende dal Sempione, per la strada ordinata dal Bonaparte: passa diretta a Domodossola, segno ormai d'altri tempi, ma sempre caro perchè ricorda la vetta, gli stupendi panorami ove l'occhio vaga e il cuore palpita di indicibile poesia.

Ritorniamo alla stazione di Isella per riprendere la via di Domodossola.

Presso la stazione una folla di lavoratori colle bandiere, assiste allo scoprimento di una lapide a ricordo dei poveri operaî, oscuri ma fecondi, che profusero sangue e vita nell'opera ciclopica del traforo delle giogaie del Sempione. E' una grande lapide marmorea che reca i nomi di tutti i 58 poveri morti. Attorno gira una fascia tricolore, sulla roccia sovrastante sventolano due bandiere nazionali. Erano tutti Italiani come Italiani tutti sono i lavoratori del Sempione. Più in alto ancora spunta, fra la roccia nuda stillante, un ciuffo di fiori candidi, quasi omaggio del monte superbo alle modeste vittime care.

E' commovente il quadro pietosissimo!

Si parte circa le 17, e il treno ridiscende per la valle della Diveria. Sulla strada carrozzabile in discesa passano rapide le biciclette, volano le motociclette. E' una giovinezza vigorosa che passa fra lo splendore di un pomeriggio incantevole, fra le bellezze d'un panorama meraviglioso.

Il treno corre sulla via fiancheggiata da campi, da prati pieni di fioriture rosate, bianche, violette; le stazioni nuove, chiuse, pulite, i caselli ferroviarî anch'essi chiusi passano rapidamente. Sui greppi stanno fanciulli intenti a guardare il treno che fugge e sembrano attoniti. Uno ne scorgo piccolino, roseo, con un rosso cappello sulla testa bionda, fra ciuffi di margherite.

Dalle case, dai tetti sporgenti, lassù in fondo ai campi sui poggiuoli di legno le donne salutano agitando bianche pezzuole, ed io penso alla vita rigogliosa, all'attività feconda, a cui questi luoghi sono destinati per l'avvenimento prossimo solenne che schiuderà all'Italia la rapida via all'Europa centrale.

Si giunge a Domodossola; giunge la carovana ciclistica. La città simpaticissima è tutta bandiere. Si pranza, e poi tutti per le vie.

Le musiche suonano sulle piazze, una folla di gitanti, di cittadini circola festosa: sulle alte montagne tutto intorno si accendono fuochi di gioia; la città si illumina, vengono dai campi soffi fragranti di fieno e nell'aria c'è un alito di giovinezza gioconda.

Si parte alle 22 pieni di emozioni, con quella dolce stanchezza che fa sognare ad occhi aperti un mondo di cose belle vedute, le quali si confondono in un insieme affascinante, che scende e riposa lungamente nel cuore.

E. GAGLIARDI.

*
* *

Aggiungiamo altri particolari, riguardanti altre localita, sulla gita che resterà famosa.

Leggiamo nella *Cronaca Prealpina* di Varese, 30 maggio:

« Ieri mattina dalle 6 alle 8 la città venne attraversata dai ciclisti diretti al Sempione.

« Arrivando, i ciclisti forestieri trovavano i nostri del « Club » che li guidavano al Municipio, dove era predisposto un ricevimento da parte delle autorità comunali, con intervento anche delle altre autorità cittadine, civili e militari e della musica Maroni-Biroldi. Nel salone a pian terreno, veniva poi offerto agli ospiti il *vermouth* d'onore dai colleghi Varesini, molto bene servito dal signor Cassera. Facevano gli onori di casa il rag. Binda, capo-console del T. C. I. ed i capi delle associazioni sportive cittadine.

« Dal Municipio i gitanti si portarono agli alberghi d'Italia e dell'Angelo, ove era predisposta la prima refezione offerta — come risultava dal programma — dal Comune di Varese e che venne consumata con soddisfazione generale. Poi, riordinate le squadre, partirono accompagnati per buon tratto di strada dai ciclisti Varesini.

« Passarono ciclisti di ogni regione d'Italia, da Palermo ad Udine ed a Trento: e davvero speriamo che la cordialità del ricevimento offerto da Varese, lascierà buona impressione in tutti quei baldi e forti connazionali.

« Molta gente si recò anche alla Nord ad assistere al transito delle carovane ferroviarie ad a vedere l'allegro assalto dato dalle centinaia di viaggiatori al *buffet* della stazione. »

* * *

Allo scopo di far conoscere, almeno ad una parte dei gitanti, anche il lago d'Orta (così degno di essere visitato) la carovana automobilistica (composta di ben 82 vetture automobili e di 120 motociclette) fu diretta da Milano per Novara ad Orta ed Omegna, per proseguire poi per Domodossola e per il Sempione.

I preparativi per attendere i gitanti erano stati fatti con molta cortesia, e con quella spontaneità e larghezza che sono una caratteristica non solo di quella fiorente e benemerita associazione per il concorso dei forestieri, ma anche di tutta quella popolazione.

Ricevimenti cordialissimi ebbero i gitanti ad Orta, per merito specialmente del sindaco signor Regazzoni, che offrì un rinfresco in Municipio, dei signori Rossi-Canetta-Palermo presidente e Carlo Mazzola segretario dell'Associazione per il concorso dei forestieri, del signor ing. Durio di Torino che mise a disposizione dei gitanti il suo battellino sul lago, del console del Touring signor Giuseppe Zavattaro; ed altrettanto si deve dire del sindaco e del console del Touring a Omegna, signor avv. Eugenio Nobili, e del sindaco e del console di Gozzano, dott. Ugo Migliavacca.

Il giornale *L'Amico* di Gozzano così scrive del ricevimento a Orta, Omegna, Gozzano:

« Il primo automobile giunge ad Orta alle sette e mezzo circa. Attraversa il paese imbandierato e prosegue tosto per Domodossola. E' seguito, alla distanza di breve intervallo, da due altri, che ripartono subito. Qualche altro prosegue direttamente, senza toccare Orta.

« Verso le otto incomincia l'entrata della carovana, sulla quale cadono, da qualche balcone e da qualche finestra, sorrisi e fiori.

« Il ricevimento è fatto da un apposito comitato, scelto fra gl'inscritti alla Società movimento forestieri, che distribuisce ricordi, una graziosa bandierina di seta rossa a ciascun *chauffeur*, ed offre rinfreschi a tutti i gitanti, sotto il porticato del Municipio, addobbato per l'occasione.

« Le signore sono ricevute in Municipio coi rappresentanti di varie associazioni, ad essi il nostro sindaco porge il benvenuto, porta il saluto d'Orta, fa auguri ai gitanti che poi ringrazia per l'onore della visita e della loro fermata.

« Risponde, commosso, a nome dei gitanti, il dottor Candiani di Milano.

« Da un gruppo di giovani e belle signorine ortesi vengono distribuiti mazzolini di fiori alle signore, alcune delle quali salgono fino ad Omegna valendosi del battello del sig. Durio, messo, per l'occasione, a disposizione del comitato.

« Un signore cortese prima di partire porta fino a Pettenasco, sul suo automobile, le distributrici di fiori e poi accompagnano ad Omegna i quaranta automobili e le trenta motociclette che sostarono ad Orta.

* * *

« Ad Omegna parlano il cav. avv. Canetta-Rossi-Palermo, il cav. avv. E. Nobili ed altri, fra cui l'industriale Durio. Egli fu d'una laconicità spartana, ma le sue concisissime frasi, concludenti più di cento discorsi, dovrebbero trovare imitatori.

« *Amo il lago,* egli disse press'a poco, *e le belle iniziative che valgono ad accrescerne la fama; appoggerò con dieci mila lire la buona iniziativa che sorgerà prima a lustro del lago.*

« Non poteva il sig. Durio essere più succinto, più efficace e più... pratico.

* * *

« Il saluto gentile ed entusiastico dei Gozzanesi ai gitanti motociclisti ed automobilisti diretti al Sempione certo riuscì loro una sorpresa gradita ed indimenticabile.

SULLA VIA DEL SEMPIONE.

Riposo al rifugio.

Fot. del sig. Alberto Pirelli.

Incontro del passato e del futuro.

Fot. del sig. Alberto Pirelli.

Automobili fra la neve.

Fot. Luca Comerio.

L'automobile del direttore generale.

« Infatti, per opera dell'egregio dott. Migliavacca, appassionato amatore del ciclismo e console del Touring Club Italiano, aiutato da alcuni soci del medesimo sodalizio, si pavesò a festa tutto il corso, dove dovevano passare gli automobilisti.

« Un gran tricolore tirato sul principio del corso portava scritto a caratteri cubitali il saluto del Consolato, dei soci del Touring e di tutta la popolazione. Ad ogni balcone e finestra sventolava un tricolore nazionale, producendo un aspetto gaio e simpatico. Soprattutto era ammirato lo storico e secolare stendardo dei comandanti la riviera del lago d'Orta, esposto a balcone del palazzo del barone Ottavio Ferrari-Ardicini.

« Sotto un arco trionfale, appositamente fatto costruire dal sig. Antonioli Gaudenzio, la musica portava il primo saluto agli automobilisti, i quali attraversarono il paese fra gli evviva della popolazione assiepata lungo la strada, e fra una vera pioggia di fiori gettati dalle finestre e dai balconi da gentili signore e signorine.

« Venne pure consegnata dal sig. Billia, banchiere di Torino una *corbeille* di fiori da offrirsi al cav. Jonhson direttore generale del Touring Club Italiano.

« Il servizio di pubblica sicurezza fu affidato ai solerti nostri pompieri, che lo disimpegnarono in modo veramente lodevole.

« In complesso fu un atto squisitamente gentile fatto da tutti i Gozzanesi indistintamente: pregevole maggiormente perchè spontaneo e dignitoso assai. Lode adunque alla nostra solerte ed industriosa popolazione, che sa a tempo opportuno dimostrare di sentire altamente l'ammirazione per le cose belle e di conoscere in modo perfetto i doveri di ospitalità ».

* * *

Cortesi, indimenticabili accoglienze ebbero i gitanti a Baveno, allo sbarco, come pure a Vogogna, dove vennero distribuiti 1050 cestini ai motociclisti e ciclisti.

* * *

Al ritorno da Isella, i soci del Touring, giunti ad Arona, furono incontrati dalle autorità e dalla banda municipale. Nei locali della Società Nautica venne offerto agli ospiti un *vermouth*. Il sindaco cav. Merletti brindò al Touring.

Note ed appunti

Touring e italianità.

Molti giornali, in occasione delle feste, dedicarono speciali e lunghi articoli al Touring. Riportiamo la chiusa di un articolo pubblicato dal *Corriere della Sera* il giorno 27 maggio:

" E chi — si domanderà — organizza, dirige, spinge tutta codesta macchina? Forse dei signori che nulla hanno da fare, e che si sono creato questo mezzo per passare il tempo?

" Tutt'altro: i preposti al Touring sono tutte persone occupatissime... e che perciò, come sempre avviene, trovano il tempo per far tutto. Per non fare molti nomi, ricorderò la triade già famosa: Johnson, Riva, Bertarelli, tre uomini ricchi di ottime qualità diverse, che si completano a vicenda. Ebbene: essi sono tre industriali, che non hanno tempo da perdere; e industriali, e commercianti, e professionisti, sono anche quasi tutti gli altri membri del Consiglio, e tutti occupatissimi, e tutti gente pratica e d'affari: ed è per questo appunto che il sodalizio ha saputo tenersi immune dalla lue italica della rettorica, ed ha saputo progredire anche senza avere sul frontispizio delle sue pubblicazioni una lunga lista di nomi tanto lunghi e reboanti quanto vuoti di significato ed infecondi ".

" Un'altra caratteristica del Touring, la quale va sempre più beneficamente accentuandosi, è un diffuso sentimento di tialianità, di patriottismo, da non confondersi collo *chauvinismo*; e ciò non soltanto col diffondere in tutta la penisola tante cognizioni sul nostro paese, coll'affratellare in un grande sodalizio tante migliaia d'Italiani compresi entro i confini naturali della patria, ma ben anche col tenere uniti in una grandissima famiglia, con vincoli volontari, gli Italiani sparsi per tutto il mondo. Il Touring infatti ha soci e consoli non soltanto in tutte le provincie dell'Italia geografica, non soltanto a Ginevra, Lisbona, Ratisbona, Zurigo, Basilea, Berlino, Berna, Breslavia, Bucarest, Mosca, Pietroburgo, Varsavia, Vienna, ecc., ma ben anche a Baliana (Egitto), Scianghai, Asmara, Beyrouth, Bombay, Busrah (Golfo Persico), Massaua, Montevideo, Nuova York, San Francisco, San Paulo, San Roque, Santos, Smirne, Tcuarembò (Uruguay), Valparaiso, ecc.; e sono proprio questi fratelli lontani che si sentono più saldamente legati al sodalizio, che più ne apprezzano i vantaggi morali: e crediamo sarebbe molto opportuno che quei consolati assumessero ancora maggior importanza, e fossero messi nella possibilità di rendersi ancora più utili alla patria. Il Touring concorrerà certamente, l'anno venturo, alla " mostra degli italiani all'estero " e potrà allora misurare le proprie forze, e vedere quanto ci sia ancora da fare su questo campo.

Fot. Luca Comerio.

Gitanti calmi perchè « bene pasti et bene poti ».

" Non facciamo con ciò la *réclame* al Touring; siamo convinti che dalla sempre maggiore potenza di questa associazione, così sincera e sana, non può che venire bene al paese nella quale essa fiorisce.

" Le cerimonie e gli spettacoli caratteristici che si susseguirono ieri sotto la calda carezza del sole, al tepore primaverile, o nelle sale antiche o recenti, furono per sè stesse interessanti e originali. Ma quanto veramente assunse carattere di imponenza fu la cordialità dell'accoglienza fatta dalla cittadinanza, fu il *popolo, la folla* stessa nella sua molteplice e pure limpida anima, nei suoi moltiformi aspetti: popolo vibrante di vita, di movimento in una piena e fervida corrispondenza con quella che fu appunto la festa del moto e della vita!

" Il Touring contribuì ad un sano risveglio d'italianità anche in altri due modi: coll'aiutare la istituzione dei volontari ciclisti, e collo stringere vincoli fraterni colla Dante Alighieri.

" Questa istituzione infatti ha comune col Touring l'intento di tener alto e rispettato il nome italiano in tutte le parti del mondo: e ciò non colle armi della guerra, ma con quelle della lingua e della coltura.

" In quanto ai volontari ciclisti ed automobilisti non sappiamo se le piccole competizioni di vanità personali riusciranno a soffocare un risveglio così promettente: ma nella speranza che ciò non avvenga, era pur giusto approfittare d'un tale risveglio, incoraggiarlo, organizzarlo, disciplinarlo. Nessuno vuole la guerra; ma tutti saranno però persuasi che nel caso la guerra ci venisse da altri, o nel caso d'altre sventure nazionali, sarà pur sempre desiderabile poter contare su schiere di giovani forti, volonterosi, arditi, entusiasti, pronti ad accorrere, in isquadre serrate e disciplinate, là ove la patria sia minacciata da un pericolo, ci venga questo dall'acqua, dal fuoco, o dalle orde straniere.

" Chi potrà godere lo spettacolo pittoresco della sfilata di tante forze riunite, pensi che il Touring non è tutto in quei distintivi, in quelle nappine, nello sventolìo di quei vessilli, nello scintillìo di quei raggi, nel tintinnìo di quei campanelli; ma pensi che tutti quei colori e quei suoni vogliono festeggiare, e meritamente, un decennio di vita operosa d'un sodalizio che, per opera concorde di tante menti e di tante forze, molto ha operato per la coltura ed il progresso del paese, per farlo conoscere ed apprezzare dagli Italiani e dagli stranieri; e pensi che il Touring molto di più potrebbe e potrà fare quando i suoi soci saranno tanti quanti sono gli Italiani che amano la patria e desiderano tenerne alto il decoro ".

Touring e turismo.

Per dimostrare quante larghe simpatie abbia saputo conquistarsi il Touring, e come i giornali di tutti i partiti abbiano cordialmente partecipato alla festa turistica della nazione, vogliamo riportare anche brani degli articoli di due giornali che militano agli estremi opposti.

La *Perseveranza*, moderata, scriveva:

" Il popolo milanese con tutto il fervore della universale partecipazione, ha dimostrato chiaramente di prediligere e di benevolere questa simpatica associazione, profondamente democratica, modesta e sobria negli intenti, ma efficacissima negli effetti, animata da un sano desiderio di bene che si afferma fra la festevolezza di una gita e la emulazione di una gara.

" E' veramente grande e forse nuovo il fenomeno di una così vasta associazione, sviluppatasi brevemente con cordialità e sincerità di unione e di fratellanza, in questo nostro paese dove tante iniziative similiari trovarono ostacoli, diffidenze e caddero uccise dalle interne competizoni e gelosie!

" La giornata di ieri segnò il trionfo ufficiale del Touring: ed ormai si può esser sicuri che nessuno negherà il suo tributo tangibile di simpatia e di ammirazione al valoroso sodalizio e i 46 mila soci rapidamente aumenteranno!

∴

Il *Tempo*, a proposito della festa turistica, che a lui sembra " il concilio generale di una nuova religione " fra altro scrive:

" Il turismo infatti è una religione; della religione ha l'indefinizione delle finalità, il fervore del proselitismo, l'universalità della conquista.

" Il turismo è la rinnovata giovinezza del mondo. Ci vorrebbe stile nuovo e non ufficiale per esprimere ciò.

" Il mondo si è lasciato pigliare troppo dalla febbre dell'oro. Un dì s'accorse che il capitalismo lo invecchiava troppo presto; richiedeva il sacrifizio della rinunzia — come il cristianesimo — e non dava in compenso neanche il paradiso!

" Il mondo tenta riscattarsi, rifarsi giovane, riempirsi i polmoni di aria, gli occhi di sole, il cervello di fantasimi verdi, colti in un folle volo attraverso gli spazi.

" Il turismo è il giovedì degli scolari; è la domenica dei lavoratori... quando Cabrini avrà ottenuto che i lavoratori abbiano una domenica.

" Il turismo è la riespansione allegra della vita dopo la restrizione della vita che è la melanconia della irregimentazione del lavoro.

" Il turismo è la campagna che si vendica della città; la sfida e la vince... e la lascia indietro con l'ombra delle sue fabbriche e delle sue carceri, dei suoi ospedali e delle sue caserme!

" Il turismo è tuttora divinamente inconsapevole, come la giovinezza! Perciò ha l'omaggio di tutto il mondo e i discorsi propiziatori del sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e il commercio! Ma questa religione dell'aria e dello spazio getta nell'aria e nello spazio i semi di profonde ribellioni ".

Stazione di Isella.

La lapide in onore dei morti.

Fu idea buona e gentile quella li associare la festa del Touring olla inaugurazione della lapide agli operai italiani morti durante i avori del Sempione; e fu bene che i turisti andati ad Isella da ogni parte d'Italia a festeggiare il compimento del grande lavoro, potessero anche rendere omaggio ai nartiri di quel lavoro, agli operaî caduti nella gigantesca lotta colla montagna, che prima di cedere volle le sue vittime.

Il 29 maggio, verso le ore 14, e note della musica cittadina di Domodossola, che fece un servizio

(*Fotografia del prof. A. Malladra*).
Galleria di Mognatta.

tutti commossi fanno eco prolungata all'evviva; un evviva clamoroso e mesto, alla memoria dei morti.

Sulla rupe appare la grandiosa lapide monumentale disegnata dal Bazzaro ed eseguita dal Trevisan a Monza: una robusta figura di minatore, in atto di spezzare col piccone levato una rupe, campeggia da un lato accanto alla fida lampada. L'iscrizione venne dettata dal dottor Robiola.

Su tre colonne sono incisi i 58 nomi delle vittime: 22 caduti a Briga 20 a Isella e 16 sulla linea d'accesso alla galleria elicoidale.

Sulla lapide viene deposta a nome del Touring, in segno d'omaggio sincero, una grande corona di fiori freschi.

SOTTO IL PASSO GRAVE E FATALE
D'UNA CIVILTÀ FRANGENTE
LE GRANITICHE BASI DI QUEST'ASPRA GIOGAIA
VITA ED ITALICO SANGUE PROFUSERO
PIONIERI OSCURI MA FECONDI

VERSANTE NORD BRIGA
BERTIN MARIO - DA BEAULARD
PERINO GIUS.
NIGRA GIOV. - OZEGNA Torino
SALVINI GIOV.-BATT.- COASSOLO
LANI VALENTINO - ST. ANGELO in VADO
SARTI PIETRO - VICCHIO Firenze
GERI SMERALDO - PONTEPETRI
GHILLANI ELIA
PRESTIPINO NATALE - NOVARA di SICILIA
GIOVINAZZI PASQUALE - S. GIORGIO
SETTINELLI RAFFAELE - RUVA del MONTE
BARBAGELATA GIOV. - TORRIGLIA
MELCHIADI SIRO - PONTEVICO
FUNES GIOV. - VICCHIO Firenze
FASANA GIOV. - SPARONE TORINO
MERENDA GIUS. - PATERNÒ Cosenza
MACORI GIOV. - MERCATO SARACENO
SANT'ANGELO DONATO - RAIANO
LEANZA CATALDO - CESARÒ
PERPENTI GAETANO - ARCUGNANO
GALLO MARCHIANDO GIUS. - FRASSINETTO
MISEROCCHI ANSELMO - CESENA

VERSANTE SUD ISELLE
FORMENTI ERNESTO - LAVENO
PRINA CERAI ROBERTO - VEGLIO NOVARA
MORI GIOSUÈ - CAORSO PIACENZA
SALOMONE ANGELO - LOSARA Reggio Emilia
SANTONI ANTONIO - VICCHIO Firenze
COZZUCOLI DOMENICO - MOTTA S. GIOV. R. C.
ROMEO DOMENICO - ROCCAFORTE R. C.
ZANCHI CRESCENTINO - PESARO
FRANCISCO AGOSTINO - FIORANO Torino
MALLAMACI ANTONINO - MOTTA S. GIOV. R. C.
ROLLÈ BERNARDO - FORNO RIVARA TORINO
BALBIANI ALESSANDRO - BELLUNO
BARBERIS PIETRO - VIÙ TORINO
BOTTINO PIETRO - FORNO RIVARA TORINO
GIACOMINI GIUSEPPE - CORIO CANAVESE
TIBALDI GIOV. - IVREA
BANDINI ALESSANDRO - MARRADI FIRENZE
CAVAZZONE EDOARDO - TORINO
NATI ANDREA - CARPINO FIRENZE
BARBAGLIA CARLO - BORGOMANERO

MEDITERRANEA ELICOIDALE
ARDUINI GIUS. - URBINO
CARRERE GIOV. - S. GIORGIO Musetto
MONTANARINI BERARDO - Colorno
MORDENTI ARISTIDE - FORLÌ
PERDONI GAETANO - VERNASCA
PETRICCA FRAN. ANTICOLI Corrado
TRANFERRO PIETRO - TREVISO
D'APRILE GIUS. - RAIANO
SARTI EGIDIO - BAGNONE
SANDINI GIULIO - SOSPIROLO
BALDINI MICHELE - ST. ARCANGELO
RONCHETTI PIETRO - PONTE CANAVESE
FACCHINI GIACOMO - BAVENO
DALL'AGLIO GIUS. - PADOVA
GIANNINI FRAN. - ST. ARCANGELO
FOGLIA BRUNO - COSENZA

COSÌ VOLLERO I COMPAGNI SUGGELLATO
IL VARCO VITTORIOSO

Scult. Trevisan

La lapide ai caduti. (*Fotografia Marelli di Monza*).

splendido, echeggiano nella valle. Si forma tosto il corteo che, inframmezzato da bandiere, sale su per la strada napoleonica fino alla stazione di Isella dove sulla rupe granitica è murata la lapide, che qui sopra riproduciamo.

Il governo si fece rappresentare alla cerimonia dal delegato capo signor Salvi.

Alle ore 15 cade il velario. Scoppia un lungo e fragoroso applauso, un fremito di commozione e di entusiasmo invade il popolo addensato intorno al ricordo, un evviva fragoroso erompe da diecimila petti. Sulle rupi circostanti, sui muri, sui tetti delle case, lungo la napoleonica, nel greto della Diveria

Galleria di Isella. (*Fotografia del prof. A. Malladra*).

L'avv. Giuseppe De Antonis con voce commossa ricorda la grande opera e le tante vittime del lavoro cadute sotto i blocchi di pietra, sfracellati dalle mine, travolti dal treno nelle oscure viscere della montagna; ricorda il nobile sentimento di riconoscenza e di affetto che indusse i superstiti ad erigere ad essi la memore pietra. Finito il discorso, che fu da tutti applaudito, tutte le rappresentanze sfilano commosse innanzi alla lapide, abbassando davanti ad essa le rosse, le verdi, le tricolori bandiere; e quindi la folla quetamente, mestamente si disperde, entro le casette che fra poco spariranno.

La conferenza del prof. Alessandro Malladra.

La capanna di Santa Caterina

Il prof. Alessandro Malladra, del Collegio Mellerio-Rosmini di Domodossola, il 21 marzo 1904 tenne, sui lavori del Sempione, una prima conferenza a Milano, al Circolo Filologico; il 22 aprile del 1905 la ripetè nel salone del Collegio Boselli di Milano; il 24 aprile a Cremona, con intervento del vescovo Geremia Bonomelli, ed a beneficio dell'opera pia Bonomelli per gli emigrati italiani; il 27 aprile a Lodi, il 29 a Bergamo, il 3 maggio a Firenze per lo stesso scopo; il 28 a Domodossola al Collegio Mellerio-Rosmini; ed il 29 dello stesso mese a Domodossola, per iniziativa della Sezione Ossolana del Club Alpino Italiano, in onore del Touring, ed a beneficio della costruenda *Capanna di Santa Caterina sul Monte Rosa.*

In quest'occasione il prof. Malladra (che illustrò il suo nome con numerose proiezioni) si occupò specialmente dei lavori compiuti nella galleria dal 1° gennaio 1904 sino al 24 febbraio 1905 (giorno dell'incontro dei due cunicoli), delle disgrazie avvenute in quel giorno, del *poiano* e delle sue cause, e delle feste a Isella e Briga per l'inaugurazione della galleria.

Siamo lieti di poter pubblicare l'esordoi di questa conferenza del prof. Malladra:

Soci del Touring e del C. A., Signore e Signori,

Noi ci siamo questa sera qui riuniti per ricordare quattro cose, per evocare quattro idee, quattro imagini, quattro pensieri:

1° il T. C. I., che è venuto a visitare la bella valle ossolana e la sua capitale pur dianzi romita e deserta e fra pochi mesi echeggiante al sibilo dei direttissimi Milano-Parigi. il T. C. I., giovinotto riboccante di gagliarda vita e pieno di ridenti speranze;

2° il Club Alpino Italiano, buon papà prudente e riflessivo, che tutto si allieta e inorgoglisce nell'abbracciare ed ammirare le atletiche forme di un suo figlioccio così bello e così robusto;

3° il rifugio di S. Caterina, marmocchio ancora in fasce, ma di cui è lecito omai bene a sperare, e per le paterne cure del C. A. e per i fraterni aiuti del Touring;

4° il Sempione, gigante imbronciato e terribile, per la subita sconfitta, che per molti anni diede tanto filo da torcere all'umana famiglia, del quale oggi il buon papà col bambolo sulle braccia, e il figlioccio pieno di speranze, festeggiano la memoranda vittoria e l'abbraccio di due popoli.

E se io, per lo più romito e solitario innamorato della natura, bellissimo lavoro delle mani di Dio, oso questa sera presentarmi a così baldo e gentile consesso, valgami come scusa l'appartenere un pochino alle due famiglie del Touring e del Club Alpino, e l'essere quasi padrino di quel marmocchio che si culla sugli acuti scogli dello Iaegerhorn al soffio frizzante del Monterosa; e pel Sempione valgami, più che il lungo studio, il grande amore. Anche la lumaca esce dal suo guscio al primo schiudersi della primavera; e quella che io or mi vedo qui davanti, non è dessa una vaghissima e fiorita primavera?

Ditelo voi, che ne siete i fiori!

Mi siano dunque permesse, cortesi signori, due paroline a guisa di preambolo su questo figliuolo del ghiaccio e della neve, che la sezione ossolana del Club Alpino, *tutt' altro che moritura*, ha con materno affetto adottato come suo.

Siamo a Macugnaga.

Tra le ondate di nebbia che il vento arrufla capricciosamente, aprendole e chiudendole come immenso e candido velario, appare una città, così scintillante di luce che la direste una visione magica. Il suo comignolo aguzzo ed affilato come una punta di matita, è l'estrema guglia del Monte Rosa; è quella che, con nome barbaro e straziante per le armoniche orecchie italiane, chiamano la *Nordend*, e alla quale meglio si addirebbe il poetico e simbolico nome di S. Caterina!

Un soffio gagliardo di vento alpino... e le nubi si disperdono in un baleno

Di fronte alla Nordend sta a mezzodì una seconda cima, che innalza al cielo il suo castello di rupi, annerite dal sole e graffiate dalla tormenta; è la Dufour, la vetta più alta del Rosa, che raggiunge 4635 metri, superando bensì la sorella di 25 metri in altezza, ma non certamente in fascino e bellezza.

E via via, come marosi che s'inseguono sull'oceano tempestoso, si susseguono nell'azzurro del cielo, le cime, le creste, le guglie di questo colosso alpino, da cui scendono tanti ghiacciai, perenni alimentatori di altrettanti fiumi. Seguono la Dufour, la argentea punta di Zumstein, e la tarchiata rotonda della Gnifetti, su cui sorge la capanna Regina Margherita, nido caro all'alpinismo e alla scienza. Verso settentrione la vetta della Nordend si risolve in una bianca cresta di ghiaccio che scende fino al Iaeger: dopo di che per mezzo del Fillar, del vecchio Weisstor, del Rofel, della Iazzi, sale e scende capricciosamente formando quella meravigliosa dentiera del bacino di Macugnaga, che al solo vederla dà un prurito irresistibile ai muscoli d'acciaio dell'alpinista.

Fu al primo tratto di questa cresta (dalla Nordend al Iaeger). che si diede il nome di Santa Caterina, nome già accettato dalle guide svizzere e tedesche, e tradotto in *Cathrinagrat*, come fu detto *Cathrinajoch*, la sella che anticamente formava il *Jegerjoch.*

L'antica via per scalare la Nordend da Macugnaga era quella della Capanna Marinelli, che però ben pochi tentarono in causa delle estreme difficoltà e dei molti e gravi pericoli. Questa via traversava il ghiacciaio di Macugnaga, si arrampicava sulle *Iaegeruchen*, attraversava il canale Marinelli, formidabile ed incessante scaricatore di bombe rocciose e ghiacciate, e tenendosi quasi costantemente sulla faccia rugosa e ripidissima che fronteggia Macugnaga, attingeva la cima, riattraversando il canale.

Dopo il primo sanguinoso e disgraziato tentativo, che costò la vita al Marinelli e a due guide, tre sole comitive ne tentarono felicemente la sal.ta. Una di esse impiegò otto ore a superare un dislivello di 150 metri!

La via di Santa Caterina all'opposto ci dà il Monte Rosa a buon mercato, non a tanto però che il *profanum vulgus* ne corrompa l'immacolato candore. Dal passo di Santa Caterina (*Cathrinajoch*) ove sorgerà per opera della Sezione il rifugio omonimo, la via sale sulla cresta al sicuro delle valanghe. La cresta ha però tre salti quasi a picco, l'uno di 20, l'altro di 40, il terzo di 60 metri; giuggiole, che, se tengono indietro la massa dei mezzi alpinisti di parata, saranno ingoiate da chi cerca nell'alpinismo non solo il diletto e il facile ristoro alle fatiche cerebrali, ma anche qualche intensa emozione, scevra però di continui e gravi pericoli. I tre salti saranno superati con corde ad anelli, simili a quelle del Cervino. Esse sono già lassù al riparo delle tormente, al di sopra del primo gradino, ove nell'estate scorsa furono portate da 20 guide seguendo la via che si svolge sul versante svizzero. Prima di partire furono solennemente benedette dal parroco di Macugnaga e illustrate con elevate parole dal sen. Canonico, presidente del Senato. Le 20 guide, cariche dell'immensa cordata, mossero al fatidico grido di *Sursum corda!* Nella prossima stagione estiva saranno fissate alle rupi con arpioni di ferro.

Esse furono donate, in parte, dall'avv. Bonola, socio della nostra sezione, a cui va tutto il merito nell'ideare la buona via, e in parte dal concorso di altri volonterosi. Il Bonola stesso raccolse a Macugnagna circa 500 lire, massime tra i villeggianti italiani e inglesi; altrettante e più spera raccogliere colla nuova stagione alpina.

Il Comune di Macugnaga donò il legname per la capanna; la sottoscrizione già fatta nel nostro Collegio, il buon appoggio della sezione, l'immancabile aiuto della sede centrale e di altre società consorelle, tutto induce a sperare che non si stenterà a raccogliere la somma di 8000 lire, necessaria all'erezione della nuova capanna, che pel suo nobile scopo farà colla Gnifetti, colla Marinelli, colla Eugenio Sella e colla Betemps, degna corona alla capanna Regina Margherita sulla punta Gnifetti. Così sarà possibile in un giorno e mezzo la salita e la discesa della Nordend o Punta di Santa Caterina da Macugnaga, più sicuro il percorso e, speriamolo nell'interesse delle nostre borse, anche meno costoso, poichè l'attuale tariffa di 100 lire per guida e 60 per portatore è un vero muraglione di difesa contro le salite del Monterosa!

Colla Nordend a miglior mercato verrebbe ad accrescersi vieppiù la colonia degli alpinisti di Macugnaga, con evidente benefizio di tutta la poetica Valle Anzasca, che gli Svizzeri avrebbero già da tempo trasformato in un centro di primo ordine; così da questa acuminata cima schiettamente ossolana, noi potremmo anche rivolgere spesso un fraterno saluto alla candida vetta della Gnifetti, schiettamente valsesiana.

Non si scoraggino adunque all'idea della spesa i simpatici colleghi della Sezione Ossolana; diceva il buon padre Setti: Moriremo noi, e dei denari ce ne saranno ancora! D'altra parte il nostro marmocchio promette bene, anche in grazia degli intervenuti a questa conferenza, che è fatta a total suo beneficio e in onore dei soci del Touring Club Italiano, ai quali sono orgoglioso di poter ora porgere il mio più caldo saluto.

ALESSANDRO MALLADRA.

Un gruppo di magistrati.

Fra i varî gruppi di personaggi che presero parte alla festa del Touring, è degno di speciale menzione il forte gruppo di magistrati, di tutti i gradi, ma uguali tutti nell'intenso amore che portano al Touring.

L'ing. comm. Oreste Lattes riuscì ad... imprigionarne otto nella sua macchinetta fotografica, mentre il piroscafo li portava da Laveno a Baveno; e noi qui ne riproduciamo le gradite immagini che sono (da sinistra a destra) quelle del dott. Bassi consigliere della Corte d'Appello, dott. Resignani sostituto procuratore del Re, dott. Mogno consigliere di Corte d'Appello, dott. Raimondi consigliere di Corte d'Appello, dott. Offsass consigliere di Corte d'Appello, dott. Lampugnani sostituto procuratore del Re, dottor Beonio giudice.

Ringraziamenti alle dame milanesi.

E' pervenuta da Cremona la seguente lettera

All'Onorevole Comitato delle Dame Milanesi presieduto dalla nobil donna Remigia Ponti-Spitaleri.

" Milano.

" I Volontari ciclisti e automobilisti del reparto della provincia di Cremona, riuniti in assemblea, mi affidarono l'ambito incarico di ringraziare le Nobili Dame Milanesi per lo splendido vessillo offerto, con gentile e patriottico pensiero, al nostro reparto; dono che fu accolto con entusiasmo dai Volontari, col proponimento di farlo sventolare ovunque con onore, sia nella difesa della patria, sia nelle pubbliche calamità; nella certezza che ciò riescirà a loro, gentilissime Dame, di grandissima compiacenza.

" Il Loro vessillo ci onora e ci terrà uniti e pronti ad ogni appello del paese e ci animerà perchè la vittoria arrida sempre al nostro reparto.

" Nobili Dame Milanesi, nel porgere Loro i più sentiti ossequi i Volontarî di Cremona sentono doveroso di inneggiare a Loro e a Milano.

" Colla massima stima, obbligatissimo

" Il Presidente del Battaglione
« A. BINI ».

***

Togliamo dalla *Lombardia*:

" Milano, 4 giugno, 1905.

" *Egregio signor Direttore,*

" E' nella certezza d'interpretare i sentimenti di tutti i miei compagni volontarî ciclisti, componenti il reparto di Napoli, che mi rivolgo alla S. V. pregandola di voler rendere pubblici i ringraziamenti vivi e commossi che da ogni petto italiano non possono meno di esprimersi alle gentili dame milanesi che alla Festa turistica della Nazione vollero conferire un così simpatico e geniale carattere ed un così alto e patriottico significato, col dono dei vessilli ai Reparti dei volontari ciclisti.

" Anche in questa circostanza il gentil sesso di Lombardia, crede in tutta una tradizione di cortesia e d'amore — inteso nel senso medioevale della parola — mostrò comprendere i bisogni dei tempi e di sapervi corrispondere nel modo più consono e più degno.

" A tutte le gentili signore quindi, che seppero così bene riaccendere nel cuore della gioventù d'Italia sentimenti nobili e generosi con la loro approvazione, testimoniata dal dono geniale, vada il ringraziamento nostro più vivo e più grato.

" Ringraziando anche Lei, egregio signor Direttore, dell'ospitalità accordatami, distintamente La saluto.

« IGINIO CIPULLO ».

Distintivo Volontari-ciclisti.

Si avverte che il distintivo dei Volontari-ciclisti automobilisti (V. C. I.) commemorativo dell'Adunata di Milano, è stato consegnato gratuitamente ai presidenti delle varie rappresentanze per essere distribuito ai sei tiratori che parteciparono alla gara di tiro a segno.

Coloro che, appartenenti a reparti intervenuti a Milano, desiderassero acquistare il distintivo, dovranno farlo a mezzo del presidente di ciascun reparto, previo versamento di L. 2,50.

Non si possono soddisfare richieste individuali.

Distintivi e medaglie.

Avvertiamo che la spedizione del distintivo della Festa Turistica della Nazione e delle medaglie della gita al Sempione per gli inscritti che non poterono averle nei giorni 27-28-29 maggio, è già incominciata.

Si pregano quindi le società, sezioni, gruppi, individui, ecc., che ancora ne dovessero avere, a voler mandare alla Direzione Generale del T. C. I. via Monte Napoleone, 14, i tagliandi, staccandoli dalle tessere d'iscrizione, con nome, cognome e indirizzo del possessore scritti ben chiaramente sul rovescio del tagliando stesso.

Non verranno spediti nè distintivi nè medaglie se non previa rimessa dei tagliandi suddetti.

I congressisti paganti furono 11,243.

Fotografie e illustrazioni.

A coloro che, sia durante il convegno-congresso, sia durante la gita, avessero eseguito fotografie, la Direzione del Touring raccomanda vivamente l'invio di esse in duplo.

Tale raccomandazione se è fatta in particolar modo agli iscritti al Concorso fotografico (i quali non possono presentare meno di 5 soggetti diversi) è però rivolta anche a tutti coloro che si fossero compiaciuti fare o qui o al Sempione qualche riproduzione fotografica della Festa Turistica; e ciò tanto per completare la già preziosa ed ampia raccolta, quanto per le eventuali riproduzioni sulla *Rivista*.

La Direzione del Touring ringrazia fin d'ora tutti coloro che aderiranno al suo desiderio.

Finita la festa
l'automobile della commissione torna a casa.

La nota umoristica

Il maestro Gellio Coronaro portato in trionfo.
(Gazzetta di Torino).

Il banchettissimo del Touring..
— Come, anche Lei signorina?
— Non sa che il Touring abbraccia anche le signore?
— Felice lui!
(Pasquino).

Al Congresso Nazionale del Touring.
— Ho fatto con la mia bicicletta il tragitto da Roma a Milano in sole 12 ore!
— È un *record* meraviglioso! Ma non vi sentite stanco?
— Oh no! Ho fatto il viaggio in prima classe.
(Illustrazione Italiana).

Il ciclismo orchestrale.
(Illustrazione Italiana).

Per tutti i gusti.
(Illustrazione Italiana).

— Se tutte le strade fossero fatte a tunnel non si cascherebbe più nei fossi!
(L'uomo di pietra).

GITE E CONVEGNI

Siamo costretti di rimandare al numero venturo la relazione del convegno ciclistico sardo e di altri convegni, ed annunciamo intanto quelli che avranno luogo in luglio ed agosto.

LUGLIO.

2 luglio. — **LEGNANO (Milano).** — Inaugurazione del vessillo; sfilata; visita allo stabilimento Tosi; ascensione aereostato del capitano Frassinetti.

30 luglio. — **SERRAVALLE SCRIVIA (Alessandria).** — In occasione dei festeggiamenti che avranno luogo a Serravalle-Scrivia il 30 e 31 luglio e 1º agosto, il Club Ciclistico (presieduto dal signor Giovanni Agliandi, socio del Touring) inaugurerà il 30 luglio il proprio vessillo, ed organizzerà un convegno ciclistico, con un agone ciclistico... per la rottura delle pignatte.

AGOSTO.

13 agosto. — **BELLUNO.** — Il 13 agosto a Belluno si terrà, ad iniziativa del Veloce Club Alpino col concorso del Touring, della Società Ginnastica Alpina e d'altre società sportive, e coll'appoggio delle autorità cittadine, un grande convegno nazionale auto-moto-ciclistico; convegno che assumerà una grande e speciale importanza per la posizione topografica della regione, così ricca di bellezze naturali.

13 agosto — **RIETI (Perugia).** — I giorni 13 e 14 agosto si terrà a Rieti un convegno ciclo-alpinistico, per iniziativa di quel Velocc-Club. I ciclisti che vi parteciperanno, da Rieti saliranno poi a piedi il monte Terminillo. A far parte del comitato d'onore fu chiamato anche il comm. Johnson.

15 agosto. — **ROMAGNANO SESIA (Novara).** — Convegno ciclistico.

15 agosto. **FANO (Pesaro).** — Convegno ciclo-automobilistico.

Nuove pubblicazioni del Touring.

Annuario 1905.

L'*Annuario* del 1905, un volume di pag. 1000, è pronto.

È cominciata, e procede regolarmente, la spedizione dell'*Annuario* ai soci che hanno pagata la quota del 1905; spedizione che, per difficoltà d'imballaggio, procederà un po' più lenta di quella del primo foglio della *Carta dei confini d'Italia*, ma continuerà senza interruzione.

Il primo foglio della Carta dei Confini d'Italia.

È cominciata la spedizione del primo foglio della *Carta dei Confini d'Italia*, espressamente eseguita per il Touring dal R. Istituto Geografico Militare.

La carta viene spedita gratuitamente a tutti i soci del Touring che hanno pagata la quota per il 1905.

Il quarto gruppo delle Guide ferroviarie.

Il Touring ha pubblicato il quarto gruppo delle guide ferroviarie, descriventi le linee d'accesso al Sempione:

Milano-Gallarate-Arona; Torino-Santhià-Arona; Arona-Domodossola-Isella.

Ogni guida è chiusa in elegante copertina policroma, è adorna d'oltre trenta vignette, e fornita d'una speciale cartina geografica eseguita dal R. Istituto Geografico Militare.

Ciascuna guida costa cent. 50. I soci del T. possono avere l'intero gruppo delle tre guidine inviando alla Direzione del Touring (via Monte Napoleone, 14, Milano) **lire una.**

CONSULENZA LEGALE

GIUDICATI TURISTICI.

Automobili e motocicli.

CONTRAVVENZIONI AFFORINE.

Ecco il dispositivo di due sentenze della Pretura Urbana di Milano; ambedue sono di assoluzione per mancanza di una sufficiente prova della imputazione. Pare che l'autorità giudiziarla comincl a persuadersi che il colpo d'occhio dell'esimio delegato d'Affori ed Unitl non sia sufficiente a misurare le velocità.

Sentenza 9 maggio 1905 dell'avv. U. Luini, V. Pretore, nella causa penale del P. M. contro Dubroy Luciano (difeso dall' avv. B. Garbati), imputato del reato di cui agli art. 5.7 del Regolamento velocipedl, per avere in Dergano il 30 gennaio 1905 percorso colla motocicletta a grande velocità la via Como.

Omissis...

Assolve per non provata reità.

Sentenza 9 maggio 1905 dell'avv. U. Luini, V. Pretore, nella causa penale del P. M. contro Visconti di Modrone Carlo Giuseppe, imputato del reato di cui all'art. 17, Regolamento 28 luglio 1901 sulla circolazione automobili, per avere il 27 gennaio 1905, ore 16,20 in Affori transitato per via Roma coll'automobile a grande velocità.

Omissis...

Assolve per non provata reità.

VELOCIPEDI CONDOTTI A MANO.

Una equa decisione dell'Intendente di Finanza di Ravenna (gentilmente comunicatami dal socio dott. Sabbatani di Riolo):

« La contravvenzione alla legge sui velocipedi elevata a carico del signor Rivola Domenico dai RR. Carabinieri con verbale 2 andante, trasmesso colla nota controdistinta (a norma dell'art. 30 Reg. 16 dicembre 1897), si presenta insussistente, perchè la bicicletta all'atto del sequestro trovavasl sprovvista della sella, e quindi non poteva considerarsi in istato di servibilità.

« Si compiaccia quindi l'on. Municipio (di Riolo) di provvedere per la restituzione della bicicletta al suo proprietario, il quale, se crede, potrà farla bollare, pagando la tassa di L. 10, già depositata presso codesto on. Municipio, e di fare le opportune comunicazioni per norma del signor Comandante l'arma dei RR. Carablnieri.

« Ravenna, 15 aprile 1905 ».

Non possiamo a meno di rendere una lode a quell' egregio Intendente; e certo se tutti l'imitassero verrebbero evitate molte noie ai ciclisti ed alla autorità sia giudiziaria che prefettizia.

Richiamiamo nello stesso tempo le considerazioni già fatte sull'argomento nelle due passate *Riviste*.

MOTOCICLETTA CON CONTRASSEGNO DA BICICLETTA.

Il socio signor Piccinini, console del T. C. I. a Reggio Emilia, ci comunica che, relativamente alla contravvenzione stata elevata ad un socio perchè circolava con motocicletta, alla quale l'Ufficio Metrico aveva per errore applicato il contrassegno da L. 10 (v. *Rivista* di marzo pag. 98), la Prefettura di Modena con decisione amministrativa in data 17 gennaio 1905, dichiarava inefficace e prlva di effetti giuridici la contravvenzione stessa, facendo però obbl go di far applicare alla macchina la targhetta di L. 20 pel 1904; e siccome detta targhetta pel decorso del tempo non sarebbe stata più applicabile, così la Prefettura ordinava il pagamento all'erario di L. 20, e dava disposizioni perchè, dopo ciò, venisse eseguito il rimborso della somma depositata all' Ufficio di Polizia (di L. 40).

Anche di questa decisione amministrativa non abbiamo che a lodare l'equanimità e la ragionevolezza.

POSTA LEGALE.

LICENZIAMENTO DEI MECCANICI.

Signor Mosconi. — I *chauffeurs meccanici*, in caso di licenziamento, sono trattati alla stregua dei domestici, e quindi devesi loro un preavviso o indennità di otto giorni. In questo senso si è pronunciata la giurlsprudenza francese. (V. *Annuario dell' Automobilismo 1904-1905*, pag. 121).

MOTOCICLETTA CHE DISTURBA IL SONNO?

Signor avv. Aldini — L'art. 457 C. P. richiede che il disturbo sia fatto esercitando mestieri rumorosi contro le disposizioni di legge o di regolamento; ma il regolamento 16 dicembre 1897 (v. *Annuario 1903*, pag. 16, vol. II) riconosce la piena libertà di circolare ai velocipedi e ai motocicli. Nè può dirsi che sia schiamazzo o clamore lo scoppiettio del motorino e tanto meno che il circolare in motocicletta sia abuso di strumento !! Altrimenti si verrebbe a dare una interpretazione estensiva all'art. 457, contraria allo spirito della legge penale. Non credo quindi vi ricorrano gli estremi della contravvenzione.

VELOCIPEDE SUL MARCIAPIEDE.

Signor Carra. — Il percorrere un passaggio riservato ai pedoni momentaneamente e per forza maggiore, come ad esempio per evitare una carrozza, non costituisce contravvenzione, mancando la volontarietà del fatto.

VELOCIPEDE IN TERRITORIO ITALIANO.

Signor Fiorellini. — Chi è domiciliato in Italia (v. a pag. 29 *Annuario 1903*, vol. II, art. 5 del regolamento 19 febbraio 1902) entrando dall'estero in territorio italiano con una bicicletta o motocicletta, deve sottoporsi alla vigente legge e pagare la tassa.

Non può essere ammessa quale scusante l'ignoranza della legge e la buona fede. L'argomento è stato già trattato in parecchi numeri della nostra *Rivista*, ad esempio *Rivista* del marzo 1905, pag. 99. Ripeto la raccomandazione di leggere le norme e avvertenze stampate nell' *Annuario 1903*, vol. II.

SOSTITUZIONE DI CONTRASSEGNO AD UN VELOCIPEDE.

Signor Tarabini. — Per lasciar usufruire del disposto dell' art. 17 del regolamento sull'applicazione della tassa velocipedi (v. pag. 18 *Annuario 1903*, vol II), i verificatori dei pesi e misure vogliono staccare essi stessi il contrassegno preesistente prima di sostituire il nuovo.

La legge non è chiarissima in proposito, ma dato il carattere reale della tassa, dovremmo ritenere giustificato il modo d' agire degli ufficiali metrici, salvo casi speciali, ad esempio, di rottura del contrassegno stesso.

VELOCIPEDI PER BAMBINI.

Signor Benedetti. — Una bicicletta da bambini non può certamente dirsi soggetta alla tassa, purchè però essa resti più giuocattolo che velocipede, e non si presenti tale da potersene fare un mezzo di trasporto. Se un vigile zelante elevasse una simile contravvenzione, non dubito che il pretore assolverebbe. E' però consigliabile, ad evitare qualsiasi noia nonchè i pericoli, che con tali cicli i bambini non vengano lasciati pedalare su aree pubbliche.

VELOCIPEDE · CONTRASSEGNO RUBATO.

Signor Dellacadidio. — Se ella vuol prescindere dalla responsabilità dell'albergatore in rapporto alla targhetta a lei rubata, tocca senz'altro a lei a pagare un' altra tassa; avvertendo di non farsi cogliere intanto a far uso della bicicletta senza contrassegno. (V. le precedenti *Riviste*, per esempio, a pag. 207 e 320 del 1904, a pag. 137 e 173 del 1905).

BICICLETTA - CERTIFICATO DI DENUNZIA MESSO COMUNALE.

Signor Coppa. — Il certificato di denunzia ha carattere reale e tien luogo del contrassegno; come tale è cedibile colla bicicletta per cui fu rilasciato. (V. *Rivista* dell' ottobre 1904, pag. 351 e del maggio 1905, pag. 173). Il messo comunale (ammenochè fosse anche guardia di polizia) non aveva certo veste per elevarle la contravvenzione e sequestrarle la bicicletta, ed è quindi responsabile verso di lei d' ogni danno e spesa.

AUTOMOBILI - VISITE E PROVE.

Signor Strazza. — Pur troppo non è stato possibile ottenere una proroga al termine dell'art. 107 del nuovo regolamonto di polizia stradale. Il regolamento non accorda alcun salvacondotto per condurre l'automobile al capoluogo di provincia per la prova e visita; potrebbe però venir rilasciato eccezionalmente dal Prefetto. Non ottenendo questo, ad evitare possibili contravvenzioni sarà duopo qu ndi provocare, a sensi dell'art. 52, 53 del Regolamento, la venuta in provincia di un funzionario del Genio Civile, oppure *far trasportare* l'automobile al capoluogo il giorno fissato per la prova e visita.

AUTOMOBILI - REGOLAMENTO NUOVO, ART. 107.

Signor avv. Vaona. — Il par. 5, sez. I, cap. I delle norme per la applicazione del titolo III del nuovo Regolamento dl p lizia stradale, in relazione all'art. 107 stesso regolamento, stabiliva non competere agli ingegneri del Genio Civile le indennità dell' art. 53 del Regolamento. L'art. 107 poi costituiva un'agevolezza per gli automobilisti, ma non un obbligo. Per conseguenza quelli che non ne approfittarono per impedimento, o per trascuranza, o per impossibilità (come lei che aveva la macchina in riparazione) ora non hanno altro che assoggettarsi alla visita e prova della loro macchina come se si trattasse di macchina nuova.

VEICOLI SEMOVENTI · LICENZE DI CIRCOLAZIONE CERTIFICATO DI IDONEITA'.

Signor Alvise Conte. — Non credo si possa compendiare in un solo i certificati d'idoneità a condurre automobili e motocicli, trattandosi di macchine assai differenti e per le quali necessita un'abilità direttiva affatto diversa. Non vi sarebbe però alcuna difficoltà tecnica (se pure non ve ne sarà alcuna burocratica) che i due certificati vengano rilasciati su un solo libretto. - L'art. 71 prescrive che sui registri d'immatricolazione vengano segnati i passaggi di proprietà degli automobili. L'art. 65 indica l'estensione del certificato d'idoneità.

MOTOCICLETTE E AUTOMOBILI IN CIRCOLAZIONE.

Signor console Penzi, signor Perolari. — Non è punto consigliabile circolare coi veicoli semoventi, mentre sono pendenti le pratiche per ottenere la licenza: si andrebbe incontro a contravvenzioni dalle quali non sarebbe certo facile cavarsela. Gli articoli 51 e 84 stabiliscono un obbligo per chi vuol far circolare un automobile, o un motociclo: ma le visite e le prove sono fatte a richiesta e non d'ufficio (art. 52). Tengasi presente il § I, sez. I, cap. I delle Norme, nonchè il § I, cap. II. Le targhe devono essere preparate in antecedenza al giorno della prova e presentate in quel giorno. Per le indennità ai funzionari del Genio Civile vedere l'art. 53 e 85; e l'art. 21 (specialmente il capoverso secondo) legge 5 luglio 1882, N. 874, in nota all'art. 53. — L'art. 65 è per analogia applicabile ai motocicli. I fanali devono portarsi quando è necessario siano accesi (art. 103 a). È passibile di ammenda chi circola senza il mezzo di segnalamento stabilito (art. 103 a), e chi *nell'abitato* fa uso di segnale diverso da quello prescritto (art. 103 b).

VELOCIPEDI A NOLO.

Signor Valentini. — Il guasto riscontrato in una bicicletta noleggiata e avvenuto non per negligenza, trascuratezza o imperizia del conducente, ma bensì per puro difetto della macchina non può dar diritto al noleggiante di pretendere alcun indennizzo; che se egli procedesse giudizialmente, potrebbesi anzi in riconvenzione domandargli i danni patiti. L'azione poi del noleggiatore per farsi rimborsare il nolo anti-

cipato e i danni subiti, basa sugli articoli 1818-1124 1165 C. C. ed eventualmente anche sugli art. 1151-52 C. C., qualora si riscontrasse il quasi delitto Penalmente dipenderebbe dall'esame delle circostanze di fatto il vedere se tornassero applicabili gli articoli 375 e 483 C. P. tenuto conto dell'abitudine di quell'individuo di dare a nolo biciclette guaste e pericolose.

CIRCOLAZIONE DI MOTOCICLETTE.

Signor Cavalli. — Il divieto imposto dal Comune di Greco Milanese per il passaggio delle motociclette sulla banchina del viale Monza non è valido se non è stato approvato dall'autorità prefettizia. L'art. 1° del regolamento 16 dicembre 1897, *non stato abrogato*, stabilisce che agli apparecchi assimilabili ai velocipedi, ossia ai motocicli (legge 22 luglio 1897, art. 1) è completamente libera la circolazione in tutto il territorio del regno. Il divieto deve essere approvato dal Prefetto a sensi dell'art. 5 dello stesso regolamento; contro la decisione prefettizia è ammesso ricorso al Ministero dell'interno entro 30 giorni dalla sua pubblicazione.

L'art. 106 del nuovo regolamento enumera i regolamenti abrogati. Non nascondo però che gli art. 45 e 50 Nuovo Regolamento, intesi in senso restrittivo, anzichè come norma generale, potrebbero condurre a una conclusione affatto diversa.

MOTOCICLETTE A NOLO.

Sig. Guaralli. — Il nuovo regolamento non fa alcun obbligo ai noleggianti di assicurarsi se il noleggiatore sia fornito o meno del certificato di idoneità; in caso di contravvenzione per verificata mancanza, questi solo ne dovrà rispondere (v. art. 103). La tassa delle 20 lire resta tutt'ora non essendo stata abrogata la legge 22 luglio 1897 nè il regolamento 16 dicembre 1897.

MOTOCICLI — SILENZIATORE.

Sig. Baroni. — E' vero, in alcuni comuni l'antipatia verso i motocicli ha portato ad imporre l'obbligo del silenziatore. Perchè la decisione abbia parvenza di legalità deve innanzi tutto essere stata presa ed approvata di conformità agli art. 126, 194 legge comunale e provinciale, testo unico 4 maggio 1898, n. 164.

Senonchè essendosi già dal regolamento nuovo e relative norme, stabilite le condizioni a cui il motore degli automobili e motocicli deve soddisfare per essere approvato dal Genio civile, così *nessun comune potrebbe imporre* altre condizioni che non siano quelle giudicate necessarie dal Genio civile a sensi del citato regolamento e norme relative.

Nè varrebbe invocare l'art. 49 nuovo regolamento, poichè appunto per esso l'autorità comunale non può andare oltre la legge e lo stesso nuovo regolamento. Altrimenti si ritornerebbe ancora al caos di infinite disposizioni municipali, lo che si è voluto appunto evitare facendo un regolamento generale, ed a cui già si volle altresì ovviare coll'art. 13 del regolamento sui velocipedi 16 dicembre 1897, n. 540.

Il manifesto del sindaco di Milano al proposito suona così:

« Il sindaco, considerati gli inconvenienti e la molestia prodotta dai motocicli non muniti di camera di scarico; visto l'art. 84 del regolamento governativo di polizia stradale 8 gennaio 1905 che richiama per i motocicli le norme di visita e prova dei motori stabilite per gli automobili; visto il § 1 delle norme ministeriali 30 marzo 1905 per l'applicazione del regolamento suddetto, che prescrive dovere il motore funzionare in modo da non arrecare molestia ai veicoli e pedoni, invita i signori motoristi a provvedere il motociclo di camera di scarico detta ammorzatore o silenziatore allo scopo di attenuare il molesto e pericoloso rumore derivante dallo scarico dei prodotti della combustione che avviene nei motori ».

Ora questo è un semplice *invito*, non un obbligo con sanzione penale. Onde avverrà che, se il Genio civile approvasse un motociclo anche senza ammorzatore, questo potrà liberamente circolare senza alcun timore di commettere una contravvenzione.

Per le sopradette ragioni poi alla stessa conclusione si verrebbe qualora, anzichè un invito, fosse una deliberazione municipale, anche se presa in conformità agli art. 126 e 194 summenzionati.

MOTOCICLI — NUOVO REGOLAMENTO.

Sigg. Cavazzocca-Mazzanti (John Sportsman). — Mi permetto risponderle sulla nostra *Rivista* anzichè sulla *Gazzetta dello Sport*, come ella avrebbe desiderato, per tre semplici ragioni:

1. Perchè non amo le polemiche sui giornali;
2. Perchè della mia risposta abbiano a giovarsene i nostri consoci prima degli altri;
3. Perchè essendomi già occupato del nuovo regolamento per casi singoli anche nella *Rivista* del maggio e dell'aprile scorso, posso qui limitare la risposta alle linee generali della disamina.

Lascio le considerazioni dell'Inglese di quella commedia (il quale certo non si ricordava come in Inghilterra non ci siano codici e tutto vada innanzi a forza di leggi e regolamenti speciali, cosicchè molte volte è ancor peggio che da noi) e lascio altresì le recriminazioni contro chi compilò il nuovo regolamento. Senza dubbio poteva e doveva essere più studiato; ma siccome il criticare è più facile che il fare, così lasciamo correre!!... e in attesa di uno migliore, occupiamoci dell'applicazione di questo.

E' giusto il richiamo all'art. 5 delle disposizioni preliminari al codice civile Per ciò appunto devonsi coordinare le nuove disposizioni con quelle delle leggi e regolamenti che l'art. 106 del nuovo Regolamento non ha abrogati, e che nemmeno lo furono implicitamente, non avendo questo regolato l'intera materia in riguardo ai motocicli, nè stabilito delle disposizioni *in tutto* incompatibili colle precedenti. (Non venne data nemmeno alcuna definizione del motociclo, ma di ciò nessuna meraviglia poichè le definizioni vengono sempre dai legislatori evitate come pericolose).

Ora l'art. 84 e successivi hanno fatto applicabili ai motocicli alcune disposizioni adottate per gli automobili; ma non per questo hanno tolto ogni valore alla legge 22 luglio 1897 e al regolamento 16 dic. 1897.

Certo l'intestazione del titolo III e l'art. 50 potrebbero lasciare qualche dubbio; ma mi pare che esso debba scomparire dinnanzi alla chiara dizione dell'art. 84 e dell'art. 106.

Se altrimenti fosse, se la legge 22 luglio 1897 e il regolamento 16 dicembre 1897 non avessero più vigore, in allora anche la tassa delle 20 lire non dovrebbe più pagarsi. Ferma questa, ferme restano anche le altre disposizioni dell'ora detta legge e regolamento *in quanto non siano incompatibili* col nuovo regolamento.

Quindi mentre per questo i motocicli devono subire le visite, prove, ecc., devono essere muniti di targa, cornetta a suono acuto, di fanale a riflettore a luce bianca, ecc. (art. 84, 85, 86, 103), essi hanno pure i vantaggi e gli svantaggi della legge 22 luglio 1897 e regolamento 16 dicembre 1897. Svantaggio si direbbe la tassa delle 20 lire, vantaggio l'art. 5 del regolamento 16 dicembre 1897 per il quale i Comuni non possono fare divieti se non colle formalità da esso stabilite, e l'art. 13 stesso regolamento, per il quale i Comuni non potrebbero dare disposizioni riguardanti la circolazione dei velocipedi *e assimilabili* (art. 1 stesso regolamento e legge). Questo art. 13 deve tuttavia essere posto in correlazione cogli art. 49 e 50 del nuovo regolamento, per i quali devono osservarsi le disposizioni dei locali regolamenti municipali di polizia urbana e rurale in quanto riguardano la circolazione e la sicurezza del passaggio, *purchè non siano contrarie alla legge ed al nuovo regolamento*. Ossia valgono le disposizioni locali riflettenti i motocicli, quando però non urtino contro le disposizioni del nuovo regolamento e le disposizioni del regolamento 16 dic. 1897, n. 540.

Quanto alla velocità dei motocicli, l'art. 84 del nuovo regolamento richiama espressamente il 67, e quindi essa deve moderarsi a seconda delle prescrizioni municipali; ossia di essa possono senz'altro occuparsi i regolamenti municipali.

In altre parole, *concludendo*, devesi osservare il nuovo regolamento nelle disposizioni da esso espressamente contemplate, e la legge 22 luglio 1897 e il regolamento 16 dic. 1897 nelle disposizioni dal nuovo regolamento non contemplate.

Le norme, come già dissi nella *Rivista* del maggio, sono arrivate il 13 aprile (come vede colla vettura Negri!) e sono dal T. C. I. state subito stampate col regolamento, a disposizione dei soci.

Nè può farsi un grande appunto per qualche *lapsus calami* che possa esservi avvenuto, scusabilissimo del resto data la velocità con cui fu proceduto alla pubblicazione.

Rimane la questione del noleggio della motocicletta, per la quale già scrissi qui sopra al sig. Guaralli. Occorre il certificato d'idoneità anche a chi monta un motociclo preso a nolo o a prestito. Sarà forse un'eccessiva precauzione quella di pretendere un esame e un certificato di idoneità per montare un motociclo, ma ammessa questa (e del resto anche la tranquillità dei pedoni vale qualche cosa!) non si può certo fare un'eccezione per chi prende a nolo un motociclo; anzi al contrario! essendovi minore probabilità che egli sappia usarne senza investire qualcuno.

I dati che deve contenere la domanda per la licenza di circolazione sono specificati dal § 1, cap. II delle norme.

Il T. C. I. accetta sempre la difesa dei propri soci nelle question di massima, d'interesse comune; ma non può certo assumersi di difenderli contro un regolamento, approvato, pubblicato e divenuto obbligatorio in tutto il regno. Sarebbe come battere la testa contro il muro!

Aggiungerò che all'inaugurazione del Congresso nazionale turistico (mattina del 27 maggio p. p.) l'on. Brunialti comunicava che sta per essere presentato alla Camera un progetto di legge sul contrassegno o targhetta mobile, la quale verrà applicata anche agli automobili; così si avrà una più equa distribuzione della tassa, evitando tutti gli inconvenienti sin qui verificati. Naturalmente i Comuni non potranno più colpire gli automibili come vetture

L'on. Brunialti (benemerito capo console del T. C. I. a Roma) espresse altresì l'augurio che vengano introdotte alcune disposizioni (a somiglianza, io credo, di quelle contenute negli art. 13, 7, 5 e 1 del regolamento 16 dicembre 1897 sui velocipedi) onde impedire che i comuni stabiliscano a capriccio delle restrizioni o dei divieti di circolazione incompatibili colla civiltà moderna. L'onorevole rese a questo proposito una dovuta lode all'intelligenza della città di Milano nella quale havvi una certa tolleranza; ma, soggiunse, non tutti i comuni sono intelligenti e progrediti come Milano (ed io non posso nascondere che in quel momento pensai ad Affori, il quale sta conquistando l'antica fama di Cuneo!)

Che se poi io dovessi esprimere il mio parere al riguardo, direi che il male bisognerebbe curarlo in altro modo. Le disposizioni vessatorie di alcuni comuni, aggravate da alcune guardie o delegati o vigili, non tanto ormai dipendono da misoneismo, quanto da intenzione di farne un cespite d'entrata. Rimedio efficace sarebbe quindi che il provento di tutte le contravvenzioni dovesse venir devoluto tutto o quasi tutto allo Stato, e che alle guardie venisse tolta o quantomeno ridotta la interessenza a non più del decimo.

Qualche cosa di simile è già stato fatto all'art. 13 della legge 22 luglio 1897 sulla tassa di circolazione dei velocipedi; ma la partecipazione della metà dell'ammenda, da esso accordata all'agente che eleva la contravvenzione, è affatto eccessiva. Ciò porta a questo bel risultato che le guardie, agenti di polizia o della forza pubblica, ecc., anzichè rivolgere tutta la loro attività ed attenzione a vigilare e tutelare la comunità contro i malfattori e i delinquenti, preferiscono (e si capisce!) far all'amore colle targhette e colle contravvenzioni stradali!

Speriamo che almeno la nuova legge porti qualche reale vantaggio e non aggiunga altre difficoltà alla già troppo arruffata matassa.

IL CAPO CONSULENTE LEGALE
AVV. BERNARDO GARBATI.

Elezioni.

A norma dell'avviso di convocazione (pubblicato nella *Rivista* di marzo) dell'assemblea generale dei soci del 9 aprile u. s., il termine per l'invio delle schede di votazione da parte dei soci scade il 15 luglio p. v.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 15 aprile al 15 maggio 1905

Soci vitalizi. (*)

BRESCIA, Angelo Scandagliato — **CHIERI**, Luigi Paolo Piovano — **COMO**, avv. Pietro Rebuschini — **CRUSINALLO**, Giuseppe Sesana — **ESTE**, Luigi Marinoni — **FIRENZE**, comm. Alessandro Bonci — **GENOVA**, Angelo Gianello — **LOVERE**, Andrea Venturi Gregorini — **MILANO**, dott. Alberto Pirelli, Amerigo Ponti, Mario Sessa, Zenone Verga — **MIRANDOLA**, Guido Magnanini — **PORTO MAURIZIO**, Rinaldo Negri — **RAPALLO**, Pietro Sampietro — **REGGIO EMILIA**, conte Gerolamo Medolago Albaro — **ROMA**, conte Pietro Roberti, tenente Adolfo Cecchetti — **S. SALVADORE DI SUSEGANA**, conte Ottaviano Collalto — **TORINO**, Giuseppe Ferraro — **VADO**, Paolo Michallet — **VERONA**, Costantino Brighenti — **ZERO BRANCO**, Nicolò Maddalena — **PANAMA** José C. Monteverde — **PARIGI**, Eward W. D..

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — Cometta Pierino, Ottolenghi Emanuele, Stradella geom. Luigi.
Acqui. — De Lorenzi Teobaldo.
Asti. — Di Stefano ten. Giuseppe.
Balzola. — Veloce Club.
Borghetto Borbera. — Arrighetti not. Attilio.
Canelli. — Merlo Giovanni.
Casalmonferrato. — Ariotti Giovanni, Bassignana Mario, Merletti Guglielmo, Montaverdo Luigi, Petrucco Giuseppe.
Castelletto. — Astori Francesco.
Costigliole d'Asti. — Stella Domenico.
Felizzano. — Daniele Domenico.
Grazzano. — Coppo Felice.
Ottiglio. — Sorisio Luigi.
Ozzano. — Sosso Enrico.
Serravalle Scrivia. — Bosio Domenico.
Valenza. — Locardi Giuseppe, Montanara Pietro, Orecchia Vittorio.
Viguzzolo Tortona. — Bergamaschi Gaspare.
ANCONA. — Accoretti march. Giovanni, Bagliani Americo, Fazioli conte Fazio, Buranelli Rodolfo, Ferroni Gino, Guagnatti Armando, Leonardi Francesco, Morpurgo Clemente, Perpich Antonio, Senigaglia Fiaminio, Tanfani cav. Pio.
AQUILA. — Basile avv. Ubaldo, Ciavoli Cortolli bar. Luigi, Lelj avv. Angelo, Lolli avv. Roberto.
AREZZO. — Buresti Francesco, Sparapani Attilio, Venturini ing. Donato.
Cortona. — Marri Paolo.
Montevarchi. — Corti Aristide.
ASCOLI PICENO. - *Porto S. Giorgio.* — Paladini Dandolo.
Ripatransone. — Neroni Malaspina conte Carlo.
BARI. — Finanzia Giuseppe.
Barletta. — di Gese Francesco, Fusco Pasquale, Straniero Raffaele, Venosta Gius.
Bitonto. — Siracusa Teodoro.
Minervino. — Barbora Luigi.
Trani. — de Gennis Giuseppe.
BELLUNO. — Agosti cav. dott. Francesco, Chiarelli Samuele, Fabris Giovanni, Stecco Alessandro, Zadra Agostino.
Agordo. — Favretti Augusto.
BERGAMO. — Asta Gaspare, Bonafous Cesare, Bramati Alfredo, Carrara Alfredo, Chiara Vittorio, Coreggi Arturo, Donadoni Ferrante, Gandolfo Ercole, Gorzegno Francesco, Marchi Giovanni, Società Ciclistica Vittorio Emanuele III, Stucchi Enrico.
Albino. — Cugini Gildo, Formoni Vittorio, Pavoni Pietro, Quarti Lorenzo.
Boccaleone. — Frassani Giuseppe.
Brembate Sotto. — Pensa Umberto.
Clusone. — Carrara Luigi, Castelli ing. Virgilio, Cicogna Francesco, De Capitanio dott. Giovanni, Dolci avv. Aurelio, Filippini Bernardo, Gervasoni Luigi, Grassi rag. Antonio Hellweger Cesare, Salvini Enrico, Scotti Giuseppe, Speranza Pietro Alessandro.
azzaniga. — Betracchini Aquilino, Gelmini Giuseppe.
Martinengo. — Piroia Benedetto.
anica. — Battaglia Ettore.
chilpario. — Maj Angelo.
eriate. — Bettoni Alessandro.
tezzano. — Donadoni Ernesto.
elgate. — Sangalli Giuseppe.
rescorre Balneario. — Minoja rag. Ernesto.
reviglio. — Ruffini Marcello.
illa d'Ogna. — Bertacchi Angelo.
ilminore. — Bonicelli Lorenzo.
ogno. — Carminati Santo.
OLOGNA. — Anderlini Aldo, Baravelli Oreste, BOGNETTI MARIA, Borghi Alfredo, Botto Carlo Guido, Caretti Giuseppe, Dall'Olio dott. Alfredo, Farri Eugenio, Giordani Fornando, Gossi Masini Oreste, Magnani Pier Paolo, Marzocchi Aldo, Nogroni Ferdinando, Pagliari Cesare, Pampirio Cesare, Pandolfi Ippolito, Ricci rag. Aldo, Rigosi Aldo, Sassoli Secondo, Tugnoli Cesare, Vecchi Pietro, Wandolff Ettore, Zucchi Silvio.
BRESCIA. — Anderloni Pietro, Beccaria Attilio, Benatti dott. Umberto, Bonadei Luigi, Brioschi Luigi, Buffoli cav. G. B., Consonni Luigi, Facchetti Cesare, Facchini Giuseppe, Faitini Raffaele, Fattori ragionier Luigi, Franchi Andrea, Giustachini Antonio, Mabellini Giovanni, Magrassi dottor Artemio, Manerba Giacomo, Massari Roberto, Odorici dottor Guido, Pedratti Enrico, Pedrazzi dott. cav. Alfredo, Perotti Luigi, Scandaliato Angelo, Smalzi Ernesto, Talladini Giuseppe, Veronesi Filippo, Zanelli Berardo.
Breno. — Metelli dott. Adriano.
Calcinato. — Basso Gerolamo, Carioni Francesco, Fortunato Girolamo.
Cazzago S. M. — Casnigo dott. Severino.
Colombaro. — Gatti Giovanni.
Corticelle. — Lanzani Carlo.
Desenzano. — Giacomelli prof. Silvio.
Fornaci. — Mereghetti Alceste.
Gardone Riviera. — Pollini Celso.
Gavardo. — Quarena ing. Antonio.
Gussago. — Vivenzi Paolo.
Isco. — Novali dott. Guido.
Maclodio. — Romeda agr. Giuseppe.
Montichiari. — Bellandi Giovanni.
Nuvolento. — Perini dott. Giuseppe.
Odolo. — Carli Pietro.
Orzinuovi. — Facchetti Luigi.
Remedello Sopra. — Contini Gustavo.
Rodengo. — Trebeschi Stanislao, Zini Bernardo.
Sale Marasino. — Suilan ing. Carlo.
Salò. — Fondrieschi Francesco.
Stadolina. — Ferrari Evangelista.
Verolanuova. — Zanovello Vittorio.
Villa Cogozzo. — Provaglio rag. Alessandro.
CAGLIARI. — Chapelle Adriano, Cossu Romolo, Croce Antonio, De Magistris nobile Eraclio, Fais Sisinnio, Juvalta Leonardo, Madeddu Francesco, Manca Frau Giov., Marigo Arturo, MATTANA CROCE RITA, Melis Nicola, Mulas ing. Antonio, NONNOI ELVIRA, Olivieri Luigi, Piacini Ernesto, Piccian Fedele, Piccian Francesco, Raffa dott. Garzia, Sagglante Enrico, Serreli Giuseppe.
Bosa. — Naitana Domenico.
Busachi. — Guabello dott. Umano.
Carloforte. — Agostino Napoleone.
Ghilarza. — Delogu dott. Giuseppe.
Gonnesa. — Ponti Battista.
Guspini. — Saba Pasquale.
Iglesias. — Atzeni dott. Giuseppe, Boidetti Emilio, Costa Michele, Covi Ippolito, Dorati Luigi, Gariazzo Giovanni, Grimaldi ing. Rinaldo, Grimaldi Salvatore, Manca di Nessa Giovanni, Perra Guglielmo, Piacentini Guglielmo, Pintus Enrico, Pintus Ernesto, Pizzetti Ernesto, Sanna Giuseppe.
Monserrato. — NONNOI PILUDO TERESA.
Orroli. — Cardia Sequi dott. Giuseppe.
S. Bartolomeo. — Manca Francesco.
S. Benedetto. — Spinelli Domenico.
Selargius. — CARA ELISA.
Villacidro. — Pinna Curreli Gius., Sogno Raff.
Villasor. — Fois dott. Guido.
CAMPOBASSO. - *Agnone.* — Carosella Michele.
Boiano. — Di Rienzo Francesco.
Forlì del Sannio. — Di Tullio avv. Carlo.
CASERTA. - *Maddaloni.* — Squadrani Luigi.
S. Elia Fiume Rapido. - Pasquale avv. Gabriele.
Sora. — Lanna ing. Giuseppe, Mancinelli Franco, Mancinelli Guido.
CATANZARO. - *Cotrone.* — Forno Armando, Galluccio barone Franc., Vella Antonino.
Cutro. — Mazzuka Giovanni.
Monteleone Cal. — Menzinger Guido.
Petilia Policastro. — Bartoli Paolo.
CHIETI. — Angelozzi dott. Giuseppe, Bassino avv. Agostino, Gabutti Walter, Hobletter Giacomo, Massangioli Guido, Montecchini Giovanni, Pignatelli principe Valerio, Serdini Sabino, Testi Giuseppe
Orsogna. — di Martino Luigi.
Tocco Casauria. — Carosi Aurelio.
COMO. — Astolfi Pietro, Beretta Francesco, Besozzi Paolo, Bianchi Antonio, Bianchi Savio, Brandolini Emilio, Castiglioni nobile Cesare, Corti Alfredo, De Mora dottor Eugenio, Gariboldi Vittorio, Gelpi ingegner Domenico, Hohn Ernesto, Maggioni Carlo, Montorfano Giuseppe, Panigatti Pietro, Pedraglio Vincenzo, Piffaretti Andrea, Pusteria Carlo, Rebuschini avv. Pietro, Reina Alberto, Roda Guido, Schenten Gerardo, Somaini dottor Giulio, Tajana dottor Clemente, Tajano rag. Antonio, Testoni Emilio, Verga Giuseppe.
Angera. — Masperi dottor Luigi.
Argegno. — Società M. S.
Ballabio. — Melesi Giov. Battista.
Briosco. — Rachetti Emilio.
Brivio. — Cagnasso Giuseppe, Gilardi ingegner Giuseppe.
Camerlata. — Belotti Giovanni.
Cantù. — Colombo Angelo, Tagliabue Paolo.
Carate. — Soldini Luigi.
Cernobbio. — Capuzzone Giovanni.
Cernusco Lombardone. — Villa Giuseppe.
Guanzate. — Olgiati Lucca.
Laino d'Intelvi. — Bolla Pasquale.
Lecco. — Barozzi Edoardo, Colombo Antonio, Lombardi Angelo, Monti Carlo, Ongania Edoardo, Sala Alessandro.
Maccagno. — Maccario Giuseppe.
Menaggio. — Binda Innocente, Gabaglio Antonio, Pizzala Ercole.
Merate. — Maggioni Giulio, Tettamanti Attilio, Viganò Giuseppo.
Novedrate. — Galletti Salvatore.
Olgiate Comasco. — Scarlini Federico.
Ponte Chiasso. — Martinoli Gaetano.
Rovenna. — Balzarotti Giuseppe.
COSENZA. — Arabia Andrea, Camporano ing. Francesco, Misasi Giov., Tafuri Vincenzo.
CREMONA. — Amigoni Erasmo, Anselmi Tito, Barbieri dott. Attilio, Bassi Roberto, Bettinelli ing. Alessandro, Bettinelli Domenico, Bocchi dott. Ferruccio, Cantù Emilio, Caporali rag. Enrico, Catelli Pietro, Ceresa Carlo, Curtani dottor Gaetano, De Micheli Gualtiero, Ferrari Giuseppe, Fezzi Pietro, Fontana ing. Fortunato, Fournier Ernesto, Fumagalli Ernesto, Galli prof. Francesco, Giorgi Giuliano, Groppalli Palmiro, Gualazzini Cesare, Illica Virgilio, Lanfranchi Riccardo, Manfredi Giacomo, Martini Martino, Pannini Luigi, Parentini Ettore, Piacentini Alessandro, Piva dott. Angelo, Premoli conte Carlo, Rossi avv. Giovanni, Rugarli Siro, Sacchi rag. Gualtiero, Sidoli Anselmo, Soavi Giulio, Soranzo conte Giovanni, Sordini Alcesto, Stradiotti ing. Aldo, Torracchi dott. Carlo, Uccelli Franz.
Barzaniga. — Mondini Giuseppe.
Castelleone. — Dal Lago dott. Mario.
Castelponzone. — Arini Mario, Brunelli Italo, Rivaroli dott. Giuseppe.

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'estero. — (**) *Art. 6 e 9:* I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'estero. — *rt. 12:* Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai ci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

Crema. — Baldini cav. Giuseppe, Bossi Felice, Daverio Federico, Fischer Vincenzo, Forestl Adolfo, Ghilardi dott. Piero, Malinverni Battista, Marchini dottor Giovanni, Solenghi Giovanni.
Dovera. — Granata Achille.
Gadesco. — Guarneri Attilio.
Genivolta. — Ardigò Angelo.
Grontardo. — Guarneri Giovanni.
Pandino. — Calleri nob. Pietro.
Pizzighettone. — Lepori Aroldo, Lepori Icillo, Zucchi Vincenzo.
Rivolta d'Adda. — Belottl Luigi.
Sesto Cremonese. — Gatti Giuseppe.
Soresina. — Azzini Pietro, Bongiovanni Giuseppe, Ciboldi Achille.
Spino d'Adda. — Tarenzi Carlo.
CUNEO. — Stratta Ettore.
Alba. — Costamagna avv. Riccardo, Rosso Giovanni.
Borgo S. Dalmazzo. — Dutto Sebastiano.
Bra. — Bianchi Carlo.
Cavallerleone. — De Magistris dott. Giuseppe.
Ceva. — Sampò Pietro Ugo.
Guarene. — Della Piana don G.
Mondovì. — Bianco Michele, Corradi Felice, Milanese Giorgio, Milanese Pietro, Sciolla Fiorenzo.
Mondovì Breo. — Garelli avv. Stefano, Manera avv. Luigi, Turco Vittorlo.
Moretta. — Pilotto Giorgio.
Racconigi. — Panero Cesare.
Scarnafigi. — Garneri geom. Enrico.
FERRARA. — Bolognesi avv. Giuseppe.
Codigoro. — Travini Carlo.
Migliarino. — Veneri Efrem.
FIRENZE. — Bargagli march. cav. ing. Giovanni, Blasi Foglietti conte Monaldo, Boncl Alessandro, Brogi Giacomo, Carli avvocato Paolo, Cerri Albino, Clayton Every, Dal Pozzo Francesco, D'Ajeta march. Giuseppe, Fletcher dei Vane cap. F. P., Fortini Lodovico, Galli Alfredo, Giuntini Guido, Lastricati Gastone, LESSI BIANCA, Mandelli Attilio, Mari Mario, Mari Umberto, Martelli Giov. Maria, Morosi Giuseppe, Martinuzzi Ugo, Meillassoux Gabriel, Meotti Attilio, Nesti dott. Giovanni, Piotti Giovanni, Pisa Mario, Piscicelli Francesco, Pollina Bartolomeo, Puliti Ernesto, Scappini Eugenio, Silli Ferdinando, Storci Ermanno, Ermanno, Ulivieri marchese Giovanni.
Barberino di Mugello. — Mucci Adolfo, Tonielli Gaetano.
Fucecchio. — Bonistalli Aristotile.
Palazzuolo. — Strigelli Giovanni, STRIGELLI CARLOTTA MARIA.
Pistoia. — Paolini Giuseppe.
Prato. — Bardazzi Gino, Bardazzi Mario, Benassai Pietro, Berti Giulio, Calamai Giovanni, Calamai Giulio, Campolmi Augusto, Campolmi Giuseppe, Castagnoli Dante, Castellani Angelo, Cavaciocchi Dante, Cecchi Talamo Telemaco, Nesi Pilade, Nocentini Gino, Pignini Vincenzo, Vannoni Giuseppe.
FOGGIA. — Bonadei Ermenegildo.
Cerignola. — Caradonna Giulio, Diaferia Giuseppe, Dionisio Anselmo, Labia avvocato Natale, Traversi Pasquale.
Lucera. — Angiolella Francesco.
San Severo. — Del Vicario dott. Giuseppe, Scala Antonio.
FORLI'. — GADDI contessa FRIDA.
Forlimpopoli. — CAVALLARI ELEONORA.
Morciano. — Club Ciclistico Morcianese.
Rimini. — Fabbri Mauro, Frioli Giulio, Gabici Luca, Magnani Luigi, Zavagli cav. Lamberto, Zavagli Ricciardelli dott. Francesco.
Savignano. — Zanni Silvio.
GENOVA. — Banti Alfredo, Burlando Giuseppe, Burlando Paolo, Camilletti Gianni, Casale Aurelio, Costa avv. Tullio, Criste cavalier Francesco, Cristoffanini Armando, De Guglielmi Nicolò, Domenico Leone, Fossati ing. Paolo, Fresia Giovanni, Gaggero Giuseppe, Giaccheri avv. Raffaele, Lagomarsino don Enrico, Mazzini Emanuele, Martina Alberto, Merega Pietro, Mortola Prospero, Negri Sante, Passalacqua Giulio, Pittaluga Cesare, Quartara avv. Lorenzo, Rovello Edoardo, Sanguineti Ferdinando, Stradolini Gualtiero Valentino, Tarozzi Riccardo, Tigras Mario, Vallaro Antonio, Varaldo Alessandro, Viale avv. Livio.
Alassio. — Lunghi Giuseppe.
Borzoli. — PICENA EMILIA.
Chiavari. — Bancalari L. Stefano, Bianchi Arrigo, Castagnola Ernesto Bruno, Gigli Ottavio, Lamberti Domingo, Rivora Giuseppe, Scardonelli prof. Giuseppe.
Loano. — Lavagna G. B.
Pietra Ligure. — Canepa Antonio, Lavagna Vittorio.
Rapallo. — Croce Cesare, Queirolo Giovanni, Torriani avv. Pietro.
Recco. — Marana avv. Carlo Filippo.
Riva Trigoso. — Money Guglielmo.
Rivarolo. — De Andreis Michele, Pastore Alessandro.
Sampierdarena. — Fassio Alfonso, Lancerottò rag. Carlo, Mignanego Amedeo, Santilll Enrico.
Savona. — Bocca Biagio, Cervlni Luigi, Ciarlo Giuseppe, De Antoni Arturo, De Rossi Rizieri, Frumento Filippo, Gaibissi dottor Adolfo Lorenzo, Leoncini Attilio, Perrone Giuseppe, Pessano rag. Angelo, Rossello Giuseppe, Silvi Silvio, Solari dott. cav. Giovanni, Torino Carlo, ZANELLI ADELE, ZANELLI JENNY, Zanelli Nicolò, Zino Carlo, Zino Francesco.
Sestri Levante. — Adami avv. Matteo, Chapuis Edoardo.
Sestri Ponente. — Canessa Emilio.
Spezia. — Barone G. B., Fago Antonio.
Varese Ligure. — Crastau Claudio.
Zoagli. — Chapuis Alessandro.
GROSSETO. — Mazzoncini Manlio.
LECCE. — Barbul Giuseppe, Pagliarulo Raffaele.
Brindisi. — Lupi Angelo.
Maglie. — Miglietta prof. Umberto.
Taranto. — Candida Cesare.
LIVORNO. — Niemack Wilhelm, Pavia Arturo, Pisani C. A.
Rio Marina. — Amsicora Raffo, Giannoni Mario, Giannoni Tito, Orlandini Rodolfo, Signorini Francesco.
LUCCA. - *Borgo a Buggiano.* — Landi dottor Innocenzo.
Forte de' Marmi. — Tonegatti Enrico.
Querceta. — Angelini Pietro.
MACERATA. — Mucchi Armando, Spadoni Giuseppe.
Caldarola. — Pallotta Ezio.
S. Severino. — Cacafrullo Giovanni.
MANTOVA. — Cases Marco, Guerrieri Gonzaga ten. Alfonso, Lanfredi Giacomo.
Canneto sull'Oglio. — Soana Diogene.
Casalmoro. — Scalmana Amore.
Ceresara. — Ardigò Primo.
Medole. — Brignoni Luigi, Gaiffani nob. cav. cap. Camillo, Ranzoli Valentino.
Ostiglia. — Besutti Aleardo.
Redondesco. — Nodari Giovanni.
Suzzara. — Fontanelli Ruggero Aldo, Piazzalunga Alberto Mario.
MASSA CARRARA. — Grossi Enrico, Marescalchi Mario.
Carrara. — Ascoli Oreste, Nicoli Alberto.
MESSINA. — Cilento Salvatore, Sala Convegno Ufficiali 19° Fanteria.
MILANO. — Alger Marco A., Anceschi Giovanni, Anceschi Livio, Anderloni avv. Felice, Angeli Guido, Anghinelli Anselmo, Antonelli Edoardo, Arcaini Galdino, Arcari cav. dott. Angelo, ARDENGHI GERMANI SOFIA, Arosio Pier Giuseppe, Assareto Armando, Attredo Antonio, Avvanzini Mario, Baggio G. Antonio, Baizini Giuseppe, Banda Edoardo, Barni Enrico, Baroli Ernesto, Barzaghi Piero Achille, Battanta Luigi, Bazzani Guido, Bellinzona Ercole, Beluschi Alberto, Benedetti Ferruccio, Berger Felix, Bergesio Camillo, Berla ing. Riccardo, Bernasconi Tommaso, BERNSTEIN HELDA, BERNSTEIN WANDA, Berri Enrico, Bertoglio Ermete, Bertolaja ing. Antonio, Bertolaja Luigi, Besana Giovanni, Bevilacqua Enrico, Biasgellim Uberto, Bianchi Franz, Bianchi Oreste, Bianconi dott. Ettore, Biella Gaetano, Biraghi Edgar, Bissolotti Giuseppe, Bistoletti Giuseppe, Bonelli Alfredo, Bonfanti Marino, Bonomi Gian Ambrogio, Borgnis Piero, Bottini avv. Alfredo, Brusa Antonio, Busnelli Giuseppe, Cacchi Olindo, Calcagni Natale, Cami Cipriano, Cannetta Giuseppe, Capè Gino, Capè Giunio, CAPE' BOZZI ELENA, Capsoni Francesco, Carabelli Ettore, Carissimo ing. Antonio, Carissimo rag. Camillo, Carmeli Vito, Carsana Armando, Casati Giovanni, Casati Giulio, Castellaro Silvio, Castellazzi Emilio, Castelli Alfredo, Cavagna Andrea, Cavallotti Mario, CEI REGOTTI FANNY, Celli Alceste, Ceradini dottor Adriano, Chiappini Rodolfo, Chiari Cesare, Colleoni Giuseppe, Colombo Carlo, Colombo Ercole, Comhi Giuseppe, Cominelli Federico, Contardi Giovanni, Conti Giulio, Cotbetta Guglielmo, Corlatti L. Davide, Corti Guido, Costa Reghini rag. conte Armando, COSTA REGHINI contessa DOLORES, Cova rag. Nilo, Crivelli Giovanni, Croce Adolfo, Croci Enrico, Dal Pozzo marchese Franco, D'Amici Silvio, De Andreis Emanuele, DEI MEDICI donna MARIA, Del Grosso Quirino, Dell'Acqua Attilio, Dell'Acqua Pasquale, DELL'ACQUA PIERA, De Martini Guglielmo, Dénes e Friedmann, DE MICHELI GUGLIELMINA, De Silva Vittorio, Devoto prof. Luigi, Domenichini Eugenio, Dubini Carlo, Erba Enrico, Ettori Costantino, Evangelisti Ettore, Evi Costante, Fagnani Corrado, Ferranti Eugenio, Ferrari Attilio, Ferrario Augusto, Foglia Enrico, Fontana Massimo, FONTANA MOSCA GINA, Fossati Carlo, Fossati Edoardo, Fossati Giorgio, Frazzini Marco, Frova G. B, Gaffuri Enrico, Galimberti rag. Carlo, Galli Alighieri, Galli Felice, Gallone Aristide, Gamma Martino, Garbarino dott. Filippo, Gario rag. Stefano, Gastaldi Ezio, Gattoni Luigi, Gavirati Benigno, Ghezzi rag. Enrico, Ghezzi Giuseppe, Ghidotti geom. Carlo, Giannini Arturo, Gianotti Flaminio, Gioielli Oreste, Gioseffi Camillo, Giudici Mario, Giussani Ambrogio, Goggia Domenico, GOLA CONELLI PIA, Grandl Alfonso, Grassi Emilio, Graziosi Augusto, Grissmann Luigi, Gritti Cesare, Grünzweig Oscarre, Gruppelli Achille Giuseppe, Guindani Ferruccio, GUZZELONI LIVIA, Hintermann Arturo, Iuvernizzi Gregorio, Jacchini Romolo, Jesurum Alberto, Kallert Luigi, Kent Harry, Laguzzi dott. Nino, Lamperti Camillo, Lampugnani avv. Carlo, Landi Pasquale, Lavezzari rag. Raffaele, Levati Carlo, Linati ing Antonio, Lissoni Luigi, Longoni Pietro Luigi, Lucchini Paolo, Lucchini Pietro, Lucchini Tommaso, Luraschi Angelo, Maccia G. Luigi, Maderna Leopoldo, Malacrida Pietro, Malinverni Giovanni, Mangiagalli Carlo, Mangiagalli nob. Corrado, Mangili avv. Francesco, Magnani Carlo, Maraggi Angelo, Marelli Modesto, Mariotti ing. Giovanni, Marozzi Guglielmo, Martegani Alfredo, Martinoli rag. Giulio, Matelli Carlo, Mattarelli Natale, Mauri Alberto, Medici Francesco, Melegaro Adolfo, Melzi di Cusano conte Camillo, Mentasti Candido, Mentasti Roberto, Migliavacca Franco, Molina Alfredo, Molinari Attilio, Monti Luigi, Morais Luciano, Morandi Gaetano, Moretti Giuseppe, MORETTI TERESA, Motta Aldo, Mozzetti G. B., Nagas Alessandro, Negri Antonio, Negri Guido, Nicora Luigi, Occelli Giuseppe, Onesti Lodovico, Orsenigo cav. Carlo, Ortolaoi Ugo, Ottolina Eliseo, Padulli avv. Alessandro, Palearí Cesare, Papetti Pietro, PARBONI BIANCA, PARBONI EMIRA, Pasi rag. Carlo, Pasinetti Paolo, Pastori Carlo, Pastori Cleto, PAVESI ROSMINI ERNESTA, Perotta Leopoldo, Petter Leone, Pezzoni Ildebrando, Piacenza Attilio, Piazza prof. Saul, Pirola Silvio, Pironi Francesco, Poggio Angelo, Pomati Luigi, Ponti Amerigo, Pratesi Alfonso, Prato Cesare, Prina Edoardo, Profili cav. dott. Emidio, Puricelli Ercole, Radaelli Giuseppe, Raimondi avv. Antonio, Raineri Dulio, Raja Leopoldo, Rancati Oreste, Ratti Tullio, Ravasi ing. Carlo, Raviola Attilio, Rebora ing. Gino, Resignani dott. Alberto, Reutlinger Edoardo, Rizzieri Campiglio, Rodenkirchen Willy, Roggia Luigi, Rogorini Giuseppe, Romanoni Piero, Ronchetti Mario, Rossetti Cesare, Rossi Emilio, Rusca Carlo Lamberto, Sacchi Ettore, Sacconaghi Enea, Sala Dionigi, Sala Giuseppe, Sangalli Arcisio, Sansone Ernesto, Sassone Alessandro, Scotti Mario, Segale Ermenegildo, Setti Ermanno, Seveso Ferdinando, Siccardi Virgilio, Soma Antonio, Sommaruga rag. Cesare, Steiner Emerich, Stoppini Vittorio, Taccani Edoardo, Tavazza Carlo, Taveggia Attilio Giuseppe, TESTA BERSABEA, Tinti Giovanni, Tomasina Giovanni, Trabucchelli Aldo, Trevisan Gaetano, Turati Ambrogio, Valori Giuseppe, Verga Mario, Verga Zenone, Viana Mario, Viganò Edoardo, Viganò Ferdinando, Vietti rag. Giuseppe, Viola Pier Luigi, Volpi Bassani avv. Pietro, Well Mario, Zecchinelli Michele, Zen Piero, Zezi Mario.
Abbiategrasso. — Baricelli Settimo, Bonecchi Rinaldo, Calandri Giovanni, Capelli ragionier Ovidio, Cerutti Francesco, Oggioni Enrico.
Albairate. — Corbella Giacomo.
Arsago. — Rossi Arnolfo.

Besate. — Pietra Edoardo.
Bienate. — Tronconi Valentino.
Bollate. — Borroni Eugenio, Donitelli Giovanni.
Borghetto Lodigiano. — Ferrari Pietro.
Bovisa. — Sarti dott. Vittorio, Scotti Pietro.
Brugherio. — Farina Carlo, Meroni Narcisio.
Busto Arsizio. — Candiani Carlo, Sandroni Romeo, Terragni Ernesto, Turati Giovanni.
Casate Ticino. — Mussi Battista.
Castellanza. — Palazzetti Giovanni, Ricevuti ing. Piero.
Cavaria. — Curioni Aldo, Sacconaghi Cesare, Saporiti Giovanni.
Ceriano Laghetto. — Monti Antonio.
Cinisello. — Valeri Ercole.
Cornaredo. — Bramati Carlo.
Desio. — Citterio Maurilio, Giussani Luigi.
Fagnano Olona. — Bossi Felice.
Gallarate. — Bellora Carlo.
Giussano. — Bajo Natale, Balabio Lodovico, Consonni Beniamino, Sembianti Guido.
Gorgonzola. — Barbieri Battista, Ghezzi ingegner Guido.
Inzago. — Gilardelli Camillo.
Lambrate. — Casati Angelo.
La Santa di Monza. — Pelucchi Luigi.
Legnano. — Assi prof. Egidio, Lattuada Ambrogio, Lazzati Lodovico, Richard Mario, Salmojraghi Antonio.
Lissone. — Gatti Giuseppe.
Locate Triulzi. — Bertocchi dott. Camillo.
Lodi. — Cazzulani Giovanni, Tacchinardi Gaetano, Trabattoni Emilio, Viganò Cesare, Vivaldi ten. G. B.
Lodivecchio. — Bondioli dott. Nestore.
Macconago. — Perego Luigi.
Marnate. — Salmoiraghi Emilio.
Meda. — Cassina Giosuè.
Melegnano — Lorenzetti Enrico.
Melzo. — Unione Ciclistica.
Monza. — Abbiati Giulio, Annoni Cesare, Boscarini Benvenuto, Brioschi Giacomo, Cattaneo Cesare, Cazzaniga Angelo, Cazzaniga Giuseppe, Colombo Giulio, Dossi Gerardo, GARIBOLDI EUGENIA, Ghedini Mario, Panceri Giuseppe, Pelizzari rag. Fortunato, Pirovano Giuseppe, Rusconi Francesco, Savini Arturo, Volonteri Luigi.
Morimondo di Abbiategrasso. — Papetti Giuseppe.
Niguarda. — Fennini Donato, Santagostino Angelo.
Olgiate Olona. — Minorini Clicerio.
Opera. — Bettonica Antonio, Formenti Mario.
Ossago. — Baggi Pietro, Salvatico Ettore, Santagostino Giulio.
Paderno Dugnano. — Fossati Luigi, Giussani Virgilio, Seregni Giovanni, Tavecchio Carlo.
Palazzolo Milanese. — Arrigoni Giuseppe.
Pioltello. — Motta Antonio, Motta Luigi.
S. Donato Milanese. — Monticelli Leonardo.
Sant'Angelo Lodigiano. — Rossi Luigi, Segagni Luigi.
Saronno. — Turconi Enrico.
Seregno. — Brolis Cesare, Mariani Camillo, Mariani Carlo, Rho Guglielmo.
Sesto Calende. — Capè Luigi.
Torretta di Lambrate. — Grugni Luigi.
MODENA. — Bosellini avv. Ruggero, Dall'Aglio Ferruccio, Franceschini Vincenzo, Lenzi Livio, Mariani Tito, Napoli Alessandro, Urtoler ing. Adolfo, Vellani Dante, Vicini dott. Emilio Paolo.
Carpi. — Tencone Eugenio.
Cittanova. — Manni Umberto.
Concordia. — Gozzi Araldo.
Medolla. — Gibertoni Lelio.
Mirandola. — Gatti dott. Ernesto, Magnanini agr. Guido, Magvanan Giustino, Sillingardi dott. Arturo.
NAPOLI. — Agrelli avv. Alfonso, Amodio Pasquale, Angiulli Raffaele, Angrisani avv. Paolino, Arlotta Guglielmo, Arlotta Guido, Arlotta cav. Ugo, Azzone Luigi, Baracchi Luigi, Bozzi Nenzi, Bonucci dott. Giovanni, Bottone Silvestro, Buonomo Michele, Capitani Lamberto, Carito comm. Diomede, Carozzi Eugenio, Carrelli avv. Alfredo, Cassitto ing. Umberto, Castelli Roberto, Cavalleri Felice, Ceriani Ettore, Cervati Michele, Ciacci avv. Angelo, Cigliano Ignazio, Circolo Artistico Partenopeo, Club Canottieri Italia, Club Nautico, Cozza Attilio, d'Ambrosio Alfredo, deBernardis avv. Cesare, de Joannon Enrico, d'Elia Francesco Saverio, Della Pergola Eligio, de Luca Armando, De Maio avv. Aniello, de Stephanis Vincenzo, dl Marzo Francesco, di Sangro Ugone march. di Genzano, Dresda cav. Fraucesco, Fiorillo Antonio, Fontanarosa Ernesto, Forges Davanzati Francesco, Ernesto Fortunato, Foschini dott. Francesco, Antonio Gabriele, Gallo avv. Filippo, Galluppi Cirella Luigi, Gambardella avv. Adolfo, Genna Ernesto, Giordano avv. Giuseppe, Girardi Mario, Giulio Martino, Iacoangeli cav. Gaetano, Ingrosso Raffaele, Jannone Arturo, Jannone Nicola, Lebonia avv. Giuseppe, Longobardi prof. Ernesto, Mainetti Roberto, Maltese Giuseppe, Marotta Oreste, Martinelli Giovanni, Napodano avv. Angelo Vittorio, Panzini Sergio, Pascale Adolfo, Pellegrini Emidio, Perna avv. Edoardo, Perretti Enrico, Perrone avv. Filippo, Pica Pasquale, Piro Ernesto, Pironti Goffredo, Portiglione avv. Luigi, Porzio avv. Giovanni, Premoli ing. Enrico, Questa Emilio, Roberti avv. Mario, Robiany avv. Andrea, Rocereto dott. Giovanni, Rossano avv. Vincenzo, Rossi Romano Francesco, Rusconi avv. Giacomo, Russo Giuseppe, Russo Salvatore, Salvi Gioachino, Santolini Arturo, Savarese Vittorio, Scalfati avv. Giovanni, Schneer comm. dott. Giuseppe, Scodnik Enrico, Segrè Cesare, Smiith Gugl. Giov., Solimena Gennaro, Stanziale Rodolfo, Straniero Germano, Torre Felice, Torre Giov. Giuseppe, Vece ing. Lorenzo, Venere Orlando, Verani Alfredo, Vigo Piero, Viscardi Adolfo, Visocchi avv. Pietro.
Capri. — Pagano Michele.
Frattamaggiore. — Dente Ferdinando, Muti Paolo.
Posillipo. — Stolte Louis.
NOVARA. — Bolgheroni Angelo, Gini Giuseppe, Miglio Gaudenzio, Pasteris Carlo Riccardone Giovanni, Scrivani geom. Pasquale.
Aranco Sesia. — Cesa Cesare.
Balmalonesca. — Santi Gerolamo.
Belgirate. — Bevilacqua Angelo.
Bellinzago. — Apostolo dott. Carlo.
Biella. — Gualino Carlo, Ivaldi Ernesto, MOSCHI RIGHETTI AUGUSTA, Negro dott Stefano, Pozzo Crispino, Strona Carlo Silvio, Trivi Pierino.
Borgomanero. — Croce Carlo, Giantelli G. B., Vecchi Carlo.
Borgosesia. — Belli Giovanni, Serafini Carlo, Vietti Giacomo.
Cameriano. — Invernizzi Giovanni.
Cannero. — Viglienzoni Cesare.
Chiavazza. — RAMELLA AMOSSO INES.
Cigliano. — Defiani geom Ettore.
Costanzana. — Dellarole Giovanni.
Crescentino. — Fabre Luigi, Motta Piero.
Domodossola. — Fossati Giulio, Fussi avv. Giovanni, Lightonvoler geom. Carlo, Parma Antonio, Porta Giovanni, Vecchi Fortunato, Vecchietti Pierino.
Galliate. — Bignoli Giovanni, Rossari cav. Paolo, Zucca Giovanni.
Intra. — Bertoletti Antonio.
Iselle. — Castellotti Gius. Clem., Egoli Ermenegildo.
Lamporo. — Sampietro Pietro.
Malesco. — Turati Mario.
Masino. — Vercellino dott. Eugenio.
Mosso S. Maria. — Fasciotti Giuseppe.
Omegna. — Bormida ing. Tommaso, Guazzoni Serafino.
Pallanza. — Romagna Martino.
Pogno. — Corsi Canzio.
Ponzone. — Ferla Egidio, Giletti Adolfo.
Pray. — Campia rag. Giovanni.
Serravalle Sesia. — Bertona Attilio, Maurovich Giuseppe.
Stresa. — Mattioni Angelo.
Strona. — Torello Guglielmo.
Trino. — Unione Sportiva Trinese.
Varallo. — Zanone avv. Francesco.
Vercelli. — ARA MARIA LUISA, Bregante Attilio, Emanuelli Luigi, Società di ginnastica e scherma « Pro Vercelli », Vercelli Felice, Zumaglini Ernesto.
Villarboit. — De Fabianis Gentile.
PADOVA. — Cavalli Paolo, Cornelio Giuseppe, Lega ing. Manlio, Marzetto Ettore.
Bagnoli di Conselve. — Salvagnini cav. Giordano.
Este. — Zavarise Giuseppe.
Villa Estense. — Pietra Raimondo.
PALERMO. — Ajola Pipitone, Attanasio Mariano, Gauci Gioachino, Leonardi Giuseppe.
PARMA. — Barbacini geom. Gino, Bevilacqua Ernesto, Calzolari Giuseppe, Carrelli Camillo, Casoli dott. Uberto, Fainardi nob. Rodolfo, Mattioli Umberto, Medioli Amilcare, Orlandini Guido, Ortalli Bergonzi Umberto, Prussla geom. Pietro, Radogna Francesco, Terzi Ugo, Ugolotti Lamberto.
Borgo S. Donnino. — Arieti prof. Giuseppe.
Compiano. — Alpi Luigi.
Diolo di Soragna. — Zecca Mario.
Monchio. — Grassi Pietro.
Noceto. — Zanelli avv. Curzio.
Pellegrino Parmense. — Ettori Umberto.
Ragazzola. — Mondina Dante, Parenti Eugenio.
Roccabianca. — Provinciali ing. Zeffiro.
Ronchetti di S. Secondo. — Mazzolini Napoleone.
Ronco Campo Canneto. — Cocconcelli Athos, Corradi Vincenzo.
Salsomaggiore. — Lanciani Luigi.
S. Quirico di Trecasali. — Quinzani Giuseppe.
S. Secondo. — Ballarini Enrico, Bernini ing. Italo, Bocchi Enrico, Caselli Vincenzo, Corradi Mario, Maccarini Fortunato, Marzocchi Ottaviano, Mattei Rob., Pagliaini Angelo, Pietralunga Roberto, Pioli Luigi, Zanni Pietro.
Sissa. — Grossi Ercolano, Lavezzini Sincero.
Sorbolo. — Pezzani Nestore.
Vicofertile. — Bresadola Michele, Medioli Amos.
Zibello. — Oppici Mansueto.
PAVIA. — Aprile Giacomo, Brugnatelli dott. Angelo, De Filippi rag. Giuseppe, Dell'Era Raimondo, Ferrari rag. Ettore, Martinetti cav. Francesco, Mazzoleni nob. Gaetano, Pensa dott. Antonio, Provini prof. rag. Silvestro, Rossi Giovanni, Vittorio Luigi.
Belgioioso. — Fanti Giuseppe.
Bottarone. — Giorgi Francesco.
Cascina Mazza. — Maestri Carlo, Maestri Giuseppe.
Cascina Rinalda. — Massarotti Giuseppe, Massarotti Pietro.
Casteggio. — Dionisi Emilio, Viola Antonio.
Castelnovetto. — Voglino Ciro.
Cilavegna. — Lisso Francesco.
Fornovo di Taro. — Agnetti Enrico.
Frascarolo. — Salvadeo Arnaldo.
Gravellona Lomellina. — Marino Enrico.
Mede. — Sucotti Pierino, Traverso Tancredi.
Mezzanino Po. — Severi Ferdinando.
Ottone. — Canevari Giuseppe.
Rivanazzano. — Negri dott. Ambrogio.
Sannazzaro Burgondi. — Fugazza Oreste.
Sartirana. — Cavallero Angelo, Gradassi Alessandro, Marziani Antonio, Milanesi Giuseppe, Volpi geom. Pietro.
Semiana. — Mascherpa Francesco.
Stradella. — Beltrami Luigi, Gariboldi Delfino, Riccardi geom. Riccardo.
Tromello. — Inglese Giuseppe.
Vigevano. — Badalla geom. Giuseppe, Bastico Roberto, Del Frate Luigi, Martinenghi Luigi, Negri Francesco, Pellagatto Luigi, Ragni Giuseppe, Vitale Luigi, Zolla Francesco.
Voghera. — Arbasino Luigi, Bergonzoli dott. Gaspare, Morosetti ing. Luigi.
Zeme Lomellina. — Moscone Claudio.
PERUGIA. — Donnini Guglielmo, Scio cav. Alberto.
Belfiore. — Messini Manfredo.
Bevagna. — Ricciarelli Giovanni.
Città di Castello. — Ortalli Vincenzo.
Foligno. — Dolci Bernardo, Innamorati Luigi, Micheli Guido, Vercellio geom. Guglielmo.
S. Giacomo di Spoleto. — Ruggiero dott. Carlo.
Spello. — Antonelli Ernesto.
Spoleto. — Archilei dott. Silvio, De Benedictis Cataldo, Profili avv. Tullio.
PESARO. — *Fano.* — Marcucci Norberto.
Gradara. — Tansani Virgilio.
PIACENZA. — Barbieri Giovanni, Burgazzi ing. Giambattista, Cagnoni Francesco, Coppellotti avv. Spartaco, Ferrari Adolfo, Ghigini rag. Ettore, Marchini Francesco, Molinari Luigi, Rossetti Francesco, Sforza Fogliani Enrico, Volpe Landi avv. Gaetano, Zazzi dott. Domenico.
Bardi. — Berni Giovanni, Lavanga dott. Francesco, Marradi Giovanni.
Biana di Ponte dell'Oglio. — Cogni Antonio.
Caorso. — Arioli Giuseppe.
Fiorenzuola d'Arda. — Bovarini Filippo, Tosi Pasquale.
Pontenure. — Bruschi Bartolomeo.
Sarmato. — Raimbauld Paolo, Rucera ingegn. Francesco.
Valera di S. Antonio di Trebbia. — Baffi Alberto.
Vigolzone. — Parenti Camillo.
PISA. — Ottina Arturo, Paladini ing. Bernardino, Pierini dott. Pietro.
Agnano. — Montanelli Alberto.
Cecina. — Ceccarelli Vitaliano.
Piombino. — Monti Angelo.
S. Rossore. — Manfredini Guido.
Uliveto. — Grassi Mariani comm. Andrea.
PORTO MAURIZIO. - *Bordighera.* — Peitavino Fortunato, Tassarotti Giuseppe.
Oneglia. — Schenk Emilio.

Ospedaletti. — Lubomirski princ. Alessandro.
S. Remo. — Caverzaghi Giovanni, Modena Bartolomeo, Orengo Alberto, Scotto Italo, Simig Ferdinando, Stapper Francesco.
Ventimiglia. — Biagi Eliseo, Bonatti Virginio, Lanza Ernesto, Massobrio Giovanni, Zanolli Arturo.
Ravenna. — Cossard Giacinto.
Bagnacavallo. — Della Casa Pietro.
Faenza. — Sangiorgi Conti Vincenzo, Saviotti Osvaldo.
Russi. — Zini Guglielmo.
REGGIO CALABRIA. — Assumma Antonino.
REGGIO EMILIA. — Agazzani rag. Egidio, Bagni Alfredo, Cavandoli Alberto, Cherubini Annibale, Cocconi avv. Antonio, Conti Igino, Corghi rag. Giovanni, Dallari geom. Paride, Ficarelli Ferruccio, Folezzani dott. Corrado, Ganassi Emidio, Maffini geom. Achille, Modena Arrigo, Nizzoli Umberto, Piccinini Alberto, Vinsani Renzo, Wild Otto.
Castelnovo di Sotto. — Lasagni rag. Vittorio, Veloce Club.
Melito Portosalvo. — Tropea Gaetano.
Pieve Madolena. — Bertani Remigio.
Scandiano. — Rondani dott. Atello.
ROMA. — Angelici Francesco, Busca cav. Giacinto, Canonica ing. Giuseppe, Cecchetti Adolfo, Cocchi Luigi, Contestabile Arturo, Cotogni Umberto, Delicati Pietro, De Luca Cesare, FALCONI MILILOTTI MATILDE, Fea nob. Pietro, Galeota Rizzini Luigi, Gamberini ing. Luigi, Guglielmetti Publio, Guidi Pietro, Juvarra Giulio, Maofro cav. Ugo Romolo, Marolla Gustavo, Martorelli Fabia, Offermann Augusto, Pardo Diego, Reandacav. Cesare, Sabatini Fermino, Scarpettini conte Alberto, Scialoja Gustavo, Testa Gaspare, Volpelli Giovanni, White Henry.
Acquapendente. — Cordeschi avv. Ezio.
Civitavecchia. — Bellucci Ulderico, Biso Adolfo, Biso Giov., Bonizi ing. Egidio, Busnengo Oscar, Castagnola Alberto, Cotogni Giovanni, Ferrante Ernesto, Lancia Antonio, Mancinetti Lorenzo, Marantonio Alfredo, Marra Dante, Morandini geom. Achille, Nani dott. Ranieri, Paolini Marcello, Puri rag. Alessandro, Razzetto Enrico, Serafini Mario, Sordi Medoro, Spinardi dott. Ignazio.
Corneto Tarquinia. — Ciaffi Egidio.
Fiumicino. — Giraldi Carlo.
Frosinone. — Davanti rag. Angelo, Passerini Gualtiero, Piccirilli Enrico, Spaziani Testa Luigi, Stracca Francesco.
ROVIGO. - *Ariano.* — Attendoli avv. Enrico.
Badia Polesine. — Patrese Giulio, Tappari avv. Pietro.
Lendinara. — Zerbinati Giovanni.
SALERNO. - *Nocera Inferiore.* — Moarero Giuseppe, Petrosino Almerico.
Sala Consilina. — Cardinale Michele.
Tegiano. — Cantelmo Gaetano.
SASSARI. — Gaias Antonio, Passeroni Giuseppe, Sechi Brusco Michele.
Tempio. — Sanna Antonio.
SIENA. — Brogi Riccardo, Ciacci Ferdinando Antonio, Corsini Tito, Danielli rag. Umberto, Ghinozzi Gilberto, Grassellini Ezio, Martini Augusto, Rogani Egidio.
Buonconvento. — Pozzi dott. Gaetano.
Montepulciano. — Scopettini dott. cav. Giuseppe.
Querciagrossa. — Mannucci Benincasa Nicolò.
Sarteano. — Pausolli Romolo.
SIRACUSA. - *Palazzolo.* — Calleri Sebastiano.
SONDRIO. - Del Marco Omobono.
Chiavenna. — Unione Sportiva.
Madonna di Tirano. — Gamondi Paolo.
Morbegno — Dolci Mario, Fai Francesco, Gaist Domenico, Luzzi Domenico, Meazzi Luigi, Molteni Rino, Passarelli Giovanni, Rocca Giuseppe, Trussi Carlo.
TERAMO. — Muzii avv. Muzio.
Penne. — de Marinis Francesco.
TORINO. — Armissoglio Luigi, Bacher Paolo, Bassignana Giovanni, Bellardi Ricci Alberto, Berruti Giovanni, Bertero Angelo, Bolongaro Alessandro, Bona cav. Maurizio, Borgna Ettore, Brogliatti Ferdinando, Cagnola Alberto, Camisassa Giuseppe, Cazzani Giovanni, Chiola cav. Enrico, Chiola Eugenio Enrico, COLOMBETTI GIUSEPPINA, Cornaglia Alberto, Derfner Saverio, Ellena Angelo, Ferrari Trecate Egidio, Ferraro Giuseppe, Fettarappa geom. Alfredo, Fiorio Giuseppe, Folco Stefano, Fornari ten. Ernesto, Gaja Vittorio, Galliard Enrico, Gariglio Giuseppe, Garneri Angelo, Gerardi Attilio, Giolitti Enrico, Giuliano Giovanni, Goitre Giuseppe, Gonetti Emilio, Gritti Umberto, Lualdi Leonardo, Manassero Eduardo, Marchisio Francesco, Meille Giorgio, Mercocadino Giovanni, Mistò Pietro, Molino Pietro, Monti Francesco, Mosso dott. Camillo, Nazzaro Eugenio, Olocco Edoardo, Oreglia avv. Pietro, Paolella Vittorio, Parona nob. Giulio, Pasquini Ettore, Passerini Silvio, Pastore dott. Pietro, Perdomi Riccardo, Piacenza Giovanni, Pressenda Vincenzo, Prever Andrea, PUGLIESE MARAZZI GIULIA, Rovero Giuseppe, Sciolli Erminio, Serra Giovanni, Silombo Cesare, Sissia Eugenio, Società Torinese Automobili « Rapid », Tardy Ernesto, Valla Jean, Viviani Arturo, Zanchi Andrea, Zanetti Enrico.
Aosta. — Marcoz Giulio Ettore.
Avigliana. — Favro Silvio.
Bussoleno. — Molinero Amatore.
Carmagnola. — Appendino Pietro, Arese Edoardo, Balestrino Giacomo, Matteoda geom. Giuseppe.
Castellamonte. — Gallo Domenico.
Cavagnolo. — Ferrante geom. Nestore.
Chieri. — Pievano Luigi Paolo.
Chivasso. — Bergaudi Menotti, Pusla Ernesto.
Ivrea. — Tinivella Lorenzo.
Locana. — Giachini Giacomo, Poggi dott. Attilio.
Pecetto. — Berruto Carlo.
Pinerolo. — Maffei Carlo.
Pont Canavese. — Pellerej Achille Giovanni.
Rivarolo Canavese. — Teppati Edoardo.
Rivoli. — Galleani Eugenio.
S. Antonino. — Rolando Eugenio.
S. Mauro. — Mochino Ernesto.
Susa. — Donati Egilio.
TREVISO. — Club Ciclistico « Treviso », Feltrini Romeo, Gregori Giorgio, Mariot Amilcare, Parzianello Vittorio, Piazza dott. Enr., Schioppo Melchiorre, Tiepolo Pietro.
Cavaso. — Frezza Nello.
Conegliano. — Da Ponte Lorenzo, Società Ciclistica, Zanardo Renzo.
Istrana. — Brombullo Antonio.
Motta di Livenza. — Girardini Aurelio.
Oderzo. — Unione Sport Opiterzina.
Susegana. — Collalto conte Ottaviano.
Valdobbiadene. — Moroni rag. Ercole.
Vittorio. — Morelli Francesco, Torres prof. Duilio.
Volpago. — Bellotti Bon.
UDINE. — Anderloni Faustino, Baratto Isidoro, Carraro Oreste, Cogoi Gaetano, MODOLO RIDOMI TERESINA, Modotti Vittorio.
Buttrio. — Zurchi dott. Giovanni.
Codroipo. — Ottogalli Angelo.
Feletto Umberto. — Bulfone Giovanni.
Moggio. — Missoni Arturo.
Mortegliano. — Pagura Riccardo.
Percotto. — Brida Tito.
S. Giovanni di Casarsa. — Lupini Giorgio.
S. Vito al Tagliamento. — Zotti Ruggero.
Trasaghis. — Maniago Luigi.
Venzone. — Sormani Giuseppe.
VENEZIA. — Acerbi Antonio, Adorno Enrico, Bellinato Ettore, Bellinato Eugenio, BELLINATO MATILDE, Bellinato Ugo, Borghi Ettore, Ceccotti Riccardo, Olivotto Augusto, Pesaro Giuseppe.
Mestre. — Frelich Leopoldo.
VERONA. — Alvera Enrico, Brighenti Costantino, Eberle Azzo, Fantozzi Antonio, Gussoni Arturo, Moschini Guido, Mussato G. Batt., Pastori Attilio.
Bussolengo. — Società Ciclistica.
Cà di David. — Tibo Carlo Vitt.
Legnago. — Colombo Arnaldo.
Palazzolo. — Fiorini Giuseppe.
S. Lucia Extra. — Marras Andrea.
S. Zeno di Cerea. — Cavallaro Carlo.
Sommacampagna. — Dalla Bernardino Giovanni, Ottaviani Attilio.
Terrossa di Roncà. — Meneguzzi Mario.
Tregnago. — De Togni Gregorio.
Zimella. — Bertolaso dott. Gino.
VICENZA. — Gagliardotti Marino, Lugaresi ten. Luigi, Praloran Giovanni, Signorini Dino.
Arsiero. — Costabeber Luigi.
Lastebasse. — Pernecher dott. Ercole.
Povolaro. — Matteazzi Alessandro.
Schio. — Meneghini Giovanni, Rossi Franco.
COLONIA ERITREA. - *Asmara.* — Bernasconi Attilio, Palumbo Giovanni.

ESTERO.

Austria Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Ajello.* — Lazzari Guido.
Cormons. — Gius. Guido.
Monfalcone. — Davanzo Aristodemo.
Tomai. — Cerne Emilio.
Valle. — Verla don Giovanni.
Trieste. — Dal Seno Enrico, D'Ambrosi Giacomo, FOA' NAVARRA LINA, Lupetina Vincenzo, Visentin Marcello.
TRENTINO. - *Brez.* — Pallaver Emilio.
Lavarone. — Bertoldi Augusto.
Levico. — Casagrande Giovanni.
Malè. — Berti Giuseppe, Covi Guglielmo.
Mori. — Unione Ciclistica.
Pergine. — Morelli dott. Quirino.
Pieve Tesino. — NIKIFOROWA LINA.
Riva. — Vidi Pio.
Rovereto. — Robelstainer Lodovico.
Trento. — Boscaroli Gaetano, BUCHER ROSALIA, Franchini Nino, Kauss Mario, OBEROSLER OLGA, Podetti Ferruccio, Tomaselli Ettore, Tomaselli Norberto.
Tuenno. — Borga Enrico.
PROVINCIE DIVERSE. - *Fiume.* — Kuschnigg Ferdinando, Otto dott. Carlo, Turkovic Antonio.
Salisburgo. — Vassili dott. Giannelia.
Sigu. — Linardovich Enrico.

Francia.

Beausoleil. — Pisano Luigi.
Lione. — Claude Louis, Iasigi Albert.
Mentone. — Berte George, Lacour dott. Maurice.
Parigi. — Ewart W. D., Gareri Edoardo, Getty H Henry.
Rochessauve. — Chabert Edmond.
PRINCIPATO DI MONACO. — Testa Mario Antonio.
Monte Carlo. — Canavoso Giorgio.

Germania.

Berlino. — Deruburg Bernhard.
Chingen. — Angelucci Vincenzo, Di Gianfrancesco Vincenzo.
Eichstaett. — Widman dott. Guglielmo.
Francoforte sul Meno. — Passavant Hermann.
Monaco di Baviera. — Eschebach Walfram.
SPAGNA. - *Barcellona.* — Ges Emanuel.
Lisbona. — Francisco Maria Gomes Leite, Roque Fernandes Blanco.

Svizzera.

CANTON DI VAUD. - *Losanna.* — Lenzi Arturo, Viscardini Giuseppe.
CANTON DI S. GALLO. - *S. Gallo.* — Vogel Erminio.
CANTON TICINO. - *Ambri.* — Sottocornola Giovanni.
Brissago. — Lotti Plinio.
Faido. — Cappelletti Luigi.
Lugano. — Casserini Gaetano, Del Grande G. B., Magnocavallo G., Pozzi Cesare, Solari Bernardo.
CANTON VALLESE. - *Briga.* — Vignale Stefano.
Naters. — Misslig Maurice.
CANTON DI ZURIGO. - *Zurigo.* — Baroni Oliviero, Cozzi Domenico, Gusborti Olindo.

Africa.

EGITTO. - *Cairo.* — Muraccioli Ignazio.

America del Nord.

STATI UNITI CALIFORNIA - *Maderna.* — Malesani I. M.
S. Francisco di California. — Rossier Charles A.

America del Sud.

REPUBBLICA ARGENTINA. - *Buenos Aires.* Vanasco Giuseppe.
BRASILE. - *S. Paulo.* — Cogliati Giovanni.

Asia.

CHINA. - *Shanghai.* — Bartolini Giuseppe.

Soci annuali al 15 aprile 1905 . . .	N.	43 451
Soci annuali inscritti dal 15 aprile al 15 maggio 1905	»	1 752
Soci annuali al 15 maggio 1905 . .	N.	45 203
Soci vitalizi al 15 aprile 1905 N. 801		
Soci vitalizi inscritti dal 15 aprile al 15 maggio 1905 » 25	N.	826
Totale dei soci al 15 maggio 1905	**N.**	**46 029**

Ufficio di redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Direttore della Rivista: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

18945 - CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
Via Francesco Guicciardini, 5

ANNO XI - N. 7. GRATIS AI SOCI DEL TOURING LUGLIO 1905

VI ET MENTE
RIVISTA MENSILE DEL TOURING C. I.

Sede Sociale, Via Monte Napoleone, 14
Telefono N. 18-50

Echi delle feste per il decennio del Touring.

Alle feste per il decennio del Touring abbiamo dedicato quasi per intiero il numero precedente della *Rivista;* e tuttavia, pur sacrificando molte notizie che pure avremmo voluto dare, non siamo riusciti ad esaurire l'argomento.

Cerchiamo di esaurirlo oggi, senza però garantire che delle feste grandiose non s'abbia a far sentire qualche eco anche nel numero seguente. Non tutti hanno potuto veder tutto; molte cose possiamo aver dimenticate; forse qualcuno può desiderare che venga data una notizia omessa, che venga rettificata una notizia meno esatta; e perciò lasciamo ancora aperta la porta per chi volesse venire in nostro aiuto per dare nella *Rivista* nostra una cronaca completa del grande avvenimento. Certo, non di ogni particolare si potè o si può tener conto; certo non si può narrare la storia o descrivere l'itinerario di ognuna delle squadre che sfilarono davanti ai monumenti di Garibaldi, di Re Vittorio, di Giuseppe Parini, che dall'alto del suo piedestallo vedeva realizzato dal Touring il suo ideale e la sua speranza in una gioventù italiana forte di corpo e di mente. Le singole vicende di ciascuna di quelle squadre l'abbiamo vista narrata in molti giornali di provincia, i cui articoli qui non possiamo nè riprodurre nè riassumere, perchè in queste colonne dobbiamo limitarci ad una semplice sintesi, pur per quanto possibile completa.

Ecco adunque qualche altro particolare sulla grande festa svoltasi nei giorni 27, 28, 29 maggio, e sulle sue conseguenze.

Piazza Cordusio e Monumento di Giuseppe Parini di Luigi Secchi.

Volontari Ciclisti ed Automobilisti

Nelle feste del Touring furono ammirate, applaudite, salutate con entusiasmo le squadre balde e fiorenti dei volontarî ciclisti; e noi qui ciò constatiamo con gioia, bene augurando di questo risveglio, di questo passo poderoso della patriottica impresa alla quale anche il Touring porta tutto il suo appoggio.

Auguriamo che il risveglio duri e si propaghi in tutta Italia, e che le squadre dei volontarî ciclisti sorgano numerose, volonterose, disciplinate, concordi.

Il generale Sismondo
presidente del Comitato Nazionale Centrale V. C. A.

Presentiamo il ritratto, e lo stato di servizio, del presidente del Comitato Nazionale Centrale V. C. A.

Felice Gioacchino Sismondo, nato il 2 aprile 1836 a Castiglione, circondario di Asti, provincia di Alessandria.

Soldato nell' esercito e allievo nel corso suppletivo della Regia Militare Accademia, 11 aprile 1859.

Sottotenente nel 1° reggimento fanteria, R. D. 27 luglio 1859.

Si laureava dottore in ambe le leggi il 31 luglio 1859 nella Regia Università di Torino.

Luogotenente con R. D. 15 settembre 1860.

Tale nel Corpo di stato maggiore, R. D. 10 luglio 1865.

Capitano nel Corpo di stato maggiore, R. D. 26 aprile 1866.

Tale professore d' arte militare e storia presso la Regia Accademia. Determinazione Ministeriale 16 settembre 1876.

Tale professore d'arte militare presso la Scuola Superiore di Guerra per effetto del R. D. 24 dicembre 1870.

Maggiore nel 5° reggimento bersaglieri, R. D. 22 ottobre 1874.

Tale nella Scuola di Guerra come professore titolare. Determinazione Ministeriale 27 settembre 1875.

Tale nel Corpo di stato maggiore continuando in detta carica, R. D. 31 maggio 1877.

Tale al Comando del Corpo.

Tenente colonnello in detto, R. D. 8 novembre 1880.

Colonnello dell' arma di fanteria e nominato comandante il 5° reggimento bersaglieri, R. D. 24 giugno 1884.

Tale nel Corpo di stato maggiore e nominato capo di stato maggiore del III Corpo d' armata.

Maggiore generale comandante la brigata Calabria, R. D. 9 giugno 1892.

Esonerato da tale Comando e destinato addetto al Comando del Corpo di stato maggiore, R. D. 24 dicembre 1893.

Tale nominato giudice supplente al tribunale supremo di guerra, R. D. 30 aprile 1896.

Tenente generale continuando nell' attuale sua carica, R. D. 22 maggio 1898.

Tale comandante in 2ª il Corpo di stato maggiore, R. D. 22 maggio 1898.

Tale comandante generale dell' arma dei RR. CC., R. D. 14 gennaio 1900.

Collocato in posizione ausiliaria per ragione di età, R. D. 10 marzo 1904.

Ha fatto le campagne del 1859, 1860-61 e 1866, e qualche anno di servizio contro il brigantaggio.

Decorato della medaglia d' argento al valore militare pel coraggio ed intelligenza spiegata nella direzione della brigata Pisa, tanto negli attacchi che nella ritirata alla battaglia di Custoza il 24 giugno 1866.

Decorato della medaglia di bronzo al valore militare per aver dimostrato sommo coraggio, attività ed intelligenza nel bosco del Colle Meluccio ed in altro, purgandoli dai briganti, (settembre 1861).

Decorato della medaglia di bronzo al valore militare per aver attaccato con molta energia nel Matese una banda di briganti, che disperse, salvando così la vita a quattro cacciatori stati catturati dai medesimi ed arrestò di propria mano un brigante (23 febbraio 1862).

E' grand' ufficiale nell' Ordine della Corona d' Italia e dei SS. Maurizio e Lazzaro. E' senatore del Regno.

Battaglioni volontari ciclisti e tiro a segno.

Il *Giornale d'Italia* ha pubblicato un'intervista con l'egregio capitano Angherà, benemerito propagandista dell'istituzione dei battaglioni volontarî ciclisti, circa la fusione dei due comitati di Milano e di Roma. Egli ritiene non essere necessario che la sede del comitato centrale debba essere a Roma, perchè non bisogna dimenticare, egli dice, che la densità ciclistica, non solo assoluta ma anche relativa, è per ragioni a tutti note molto superiore nell'Italia settentrionale che non nell'Italia centrale e meridionale.

« Ora a me pare — aggiunge l'egregio capitano — che in questo periodo di gestazione del ciclismo volontario, in cui occorre lasciare sviluppare le iniziative locali in cui è necessario di fare tesoro degli ammaestramenti pratici che scaturiranno dai primi saggi, a me pare che il trasportare il Comitato centrale fuori del centro reale dell'azione non sia fatto per rendere più facili le intese e per coordinare più strettamente gli sforzi. Temo molto che in questo periodo di preparazione, in cui sono più facili a sorgere gli equivoci ed a prevalere le tendenze individualistiche, il Comitato con sede a Roma possa mancare di quella forza di propulsione, e di quella azione cementatrice che è la sua ragione d'essere; e ciò, s'intende, non per difetto di uomini, ma semplicemente per la natura delle cose.

(Fotogr. Varischi e Artico).
Gruppo di volontarî ciclisti di Milano col tenente Dalai.

« Del resto è da augurarsi che l'idea si diffonda con eguale intensità dappertutto e che altre parti d'Italia, relativamente alla loro potenzialità ciclistica, diano vita a battaglioni ciclisti a somiglianza di quelli dell'Italia settentrionale, in seno delle società di tiro a segno. Secondo me, questo amalgamarsi di due istituzioni miranti entrambe alla preparazione virile e guerresca della gioventù, non potrebbe che giovare a tutte e due, facilitandone il reciproco funzionamento. Esso non contrasta in alcun modo colle finalità del tiro a segno, inteso sia come *sport*, sia come preparazione all'esercizio dell'armi. Può essere anzi un nuovo mezzo per sviluppare nella gioventù la passione del tiro a segno, in modo da farne, non un semplice espediente per ottenere

esenzioni dal servizio militare, ma una vera istituzione nazionale militare.

« Se si pone mente infatti alla scarsezza ed alla eccentricità dei nostri poligoni di tiro, causa principale della poca frequenza, è facile comprendere di quanto aiuto sarebbe l'associare il fucile alla bicicletta quale mezzo di trasporto, e l'ottenere così due addestramenti in uno. Senza contare poi la grande facilità alla costituzione di riparti ciclisti, anche in luoghi meno popolosi e centrali, derivante da una organizzazione preesistente e funzionante quale è quella del tiro a segno.

« E per parte mia fo voti perchè il Comitato centrale, ovunque abbia la sua sede, fra i propositi ai quali necessariamente per ora dovrà restringere la sua opera, accolga quello della fusione o almeno del reciproco aiuto delle due istituzioni: e spero anche che questa dei volontari ciclisti possa presto raggiungere un tale grado di sviluppo da indurre lo stesso Parlamento a disciplinarne le modalità con provvedimenti legislativi, analogamente a quanto è stato fatto pel tiro a segno ».

Fin qui il capitano Angherà, al quale il *Tiratore Italiano* manda l'augurio che il suo apostolato trovi quell'appoggio che merita ogni fine onesto ed utile al paese.

Esercito e volontarî.

È già favorevolmente noto da qualche anno, ed era stato lodato da molte persone competenti, il libro: *L'educazione sociale del soldato, conferenze e letture per i militari di terra e di mare,* scritto dai capitani di fanteria signori Pietro De Domenico e Rinaldo Bonatti.

Di questo libro è ora uscita la terza edizione (Milano, Tip. Figli della Provvidenza, 1905; pag. 544; L. 2,50); ed essa venne pubblicata appunto, come nota la prefazione, « nei giorni in cui i baldi manipoli dei volontarî accorrono da tutte le regioni d'Italia per riaffermare nelle patriottiche gare del tiro a segno il patto solenne della difesa nazionale ».

Accenniamo a questo ottimo libro specialmente perchè in esso sono dedicate alcune pagine ai « reparti volontarî ciclisti ed automobilisti ». Gli autori parlano dei precedenti della istituzione, dell'opera del Touring, dell'esperimento organizzato da uno speciale Comitato e svoltosi sulle rive del Garda l'11 luglio dello scorso anno, dell'esperimento di automobilitazione irradiatosi da Brescia il 30 agosto dello scorso anno, e dell'utilità della bicicletta (specialmente se pieghevole), della motocicletta e dell'automobile nei servizi militari. In queste pagine si parla pure del tiro a segno e della ginnastica obbligatoria (obbligatoria, pur troppo, solo in teoria); e ciò rende ancora più utile e completo questo libro, destinato a formare nei soldati la coscienza dei doveri e dei diritti del cittadino.

Il risultato delle gare di tiro dei volontarî ciclisti.

Come abbiamo detto nel numero precedente, il 28 maggio si svolsero al poligono di Boldinasco presso Milano le gare di tiro a segno fra le squadre dei volontarî ciclisti ed automobilisti; ed ecco l'esito delle gare stesse.

1° premio d'eccellenza: grande medaglia d'oro, Brescia punti 109; 2° premio d'eccellenza: grande medaglia d'oro, Ancona punti 103; 3° premio d'eccellenza: grande medaglia d'oro, Pisa punti 101.

Medaglie d'oro: Cremona punti 100, Ferrara punti 99, Torino punti 98, Besozzo punti 97, Bologna punti 97, Verona punti 96, Novara punti 95, Busto Arsizio punti 95. Medaglia d'argento grande: Varese punti 92. Medaglie d'argento: Milano punti 88, Cuneo punti 87, Savona punti 78, Lecco punti 75, Somma Lombardo punti 74, Genova punti 74, Gallarate punti 73, Livorno punti 73, Como punti 71. Medaglia di bronzo commemorativa: 1° Treviglio, 2° San Remo, 3° Napoli, 4° Parma, 5° Fagnano Olona, 6° Pallanza, 7° Palermo, 8° Sondrio, 9° Bergamo, 10° Alessandria.

Il diploma commemorativo del primo esperimento di Brescia.

Ai 150 volontarî che presero parte al primo esperimento di volontarî ciclisti, organizzato a Brescia e svoltosi sul Lago di Garda, venne spedito il diploma commemorativo, che qui riproduciamo.

Il diploma porta le firme del colonnello Chiarla, direttore dell'esperimento, del conte Bettoni sindaco di Brescia, e del rag. A. Mercanti presidente del Comitato Esecutivo.

Lo statuto definitivo del corpo nazionale dei V. C. A.

Nei giorni 27 e 28 giugno scorso si sono radunati in Roma, sotto la presidenza del generale Felice Sismondo senatore del Regno, i membri del comitato centrale nazionale V. C. A. per l'esame dello statuto definitivo del corpo qual'era stato predisposto per delega della presidenza da una speciale commissione, che aveva a presidente l'onorevole Battaglieri (presidente della commissione centrale del Tiro a Segno) e relatore il colon. comm. Ernesto Chiarla.

Detto statuto, salvo lievi varianti, venne approvato definitivamente. Esso tratta della costituzione del corpo, degli organi direttivi, dei reparti, dell'ammissione, addestramento servizio in guerra dei volontari, e dei distintivi di riconoscimento.

Mentre rimandiamo la pubblicazione dell'importante documento ad un prossimo numero, giova sin d'ora ricordare che all'organizzazione e al funzionamento del corpo nazionale V. C. A. provvedono un comitato centrale nazionale V. C. A. con sede in Roma; due sottocomitati V. C. A. con sede l'uno a Roma e l'altro a Milano; un sottocomitato nazionale automobilistico con sede a Torino; comitati provinciali e locali in numero indeterminato e variabile.

I sottocomitati nazionali rappresentano nelle rispettive zone di reclutamento e di organizzazione il comitato centrale e ne esercitano per delegazione le attribuzioni nei rapporti coi comitati provinciali e locali. Spetta a loro di riconoscere la costituzione dei reparti, di comitati, di gradi, ecc., di regolarne la costituzione e il funzionamento di autorizzarne le manifestazioni e tutto quanto riguarda il funzionamento.

Le zone di reclutamento sono le seguenti:

Il territorio delle 28 provincie dell'Italia continentale (Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto, Emilia — eccetto Ravenna e Forlì) al sottocomitato con sede in Milano — il territorio delle rimanenti provincie dell'Italia peninsulare, e delle isole al sottocomitato con sede in Roma.

Tale statuto avrà in questi giorni la sanzione del Ministero della Guerra per ciò che è di sua competenza, e si ha affidamento che alla riapertura della Camera, in novembre, sarà presentata in Parlamento la legge pel riconoscimento del corpo e per la sanzione delle prerogative dei V. C. A.

Congratulazioni e ringraziamenti

Rendere conto esatto di tutta la corrispondenza epistolare e telegrafica che in occasione della festa turistica nazionale fu scambiata fra il Touring ed i suoi soci ed amici non è neppur da tentare. Riuscirà più facile ai nostri lettori imaginare la valanga di lettere, di dispacci, di biglietti d'adesione e d'augurio, d'incoraggiamento e di ringraziamento pervenuti in quei giorni memorabili da ogni parte d'Italia e dall'estero alla Direzione del Touring, che non a noi il farne l'elenco, che non potrebbe essere ad ogni modo che incompleto e che appena darebbe un'idea — pallida e lontana pur essa — della magnifica plebiscitaria attestazione di stima e di simpatia di cui una volta ancora fu oggetto la nostra associazione.

Poichè non da soci soltanto, per mezzo dei consoli e capo-consoli locali, pervennero al Touring espressioni lusinghiere e nobili sensi di concordia operosa; ma anche da autorità amministrative e politiche, da pubblici funzionari, da persone e da istituti insomma, la cui adesione è testimonianza sicura che nel Touring si riconosce non solo la massima associazione turistica nazionale, ma una forza viva ed operosa nella dinamica della vita sociale.

Scrive ad esempio il comm. Salmoiraghi, a nome della Camera di Commercio di Milano: « Auguro cordialmente che la festa nazionale odierna sia, più che lieto coronamento, una forte promessa per l'azione che il Touring va nobilmente ed efficacemente spiegando a pro del nostro paese, sotto la veste di sani, onesti esercizî ».

Il Municipio di Alessandria « plaude alla generale festa turistica della nazione, che si svolge sotto gli auspici dell'associazione del Touring Club Italiano, a cui si compiace di essere iscritto da cinque anni; plaude all'idea che fa convergere da ogni parte d'Italia il pensiero alla gigantesca opera del Sempione, nuovo indistruttibile simbolo della scienza e del lavoro: plaude alla nobile città che in ogni civile progresso ci è indice e guida preziosa e luminosa ».

La città di Domodossola, a mezzo del sindaco, ringraziando la Direzione per essere stata scelta a meta della gita, esprime « tutta la più viva ammirazione per la sapiente organizzazione di tale gita, che rimarrà senza esempio nella storia dell'Ossola ».

Il direttore generale dell'Audax, cav. Vito Pardo, telegrafa plaudendo « all'opera ammirevole compiuta dal forte sodalizio, bene augurando prospero avvenire ».

Vibraute di italianità accorata, ma fiduciosa, nobile nella forma e nobilissimo nell'idea, è il dispaccio che Trento manda al comm. Federico Johnson: « *Vi et mente* Ella fece del Touring il vincolo ideale che tutti gli Italiani raccoglie all'ombra della sua bandiera. Noi, membra sparse della nazione, per cui la solidarietà, l'affetto vigile nei fratelli è condizione essenziale di esistenza, sentiamo oggi più viva la nostra riconoscenza ». Il telegramma è firmato dal corpo consolare e dai soci trentini.

Anche da Trieste pervennero augurî e l'adesione della Società Alpina delle Alpi Giulie.

Dall'estero segnaliamo il telegramma del console a Pietroburgo signor Carell e quello del console a Montecarlo signor A. Gazo plaudenti all'opera patriottica del Touring e invianti fraterni saluti. I consolati di Salisburgo e di Brayla inviarono pure nobili espressioni di solidarietà fraterna, il primo « brindando al continuo sviluppo del sodalizio sotto la geniale divisa *Vi et mente* »; il secondo affermando che « il raggio luminoso della concordia e della fratellanza che rischiara in questi giorni tanta balda ed eletta accolta, arriva nella terra latina lontana caldo d'ideali, di speranza e di fede ».

La *Radfahrer Vereinigung Union* di Pietroburgo e Riga ha avuto il gentile pensiero di spedire il suo distintivo-ricordo da porre sul vessillo del ciclismo femminile del Touring Club Italiano.

E si potrebbe continuare per un pezzo lo spicilegio; ma ci limiteremo a dare, scegliendoli di tra il mucchio che ci sta dinanzi, i nomi di alcune personalità e di consolati che inviarono, sia per telegrafo sia per lettera, la loro adesione alla festa turistica nazionale con lusinghiere espressioni d'augurio.

Da Milano, oltre dunque la Camera di Commercio, notiamo: l'Università popolare, il presidente della Società del Giardino, il direttore del Circolo degli ufficiali, il signor Serafino Ricci a nome degli Amici dei Monumenti, la presidenza del Collegio degli Architetti ed Ingegneri, la sezione locale dell'Audax, la direzione del Veloce Club, il duca Visconti di Modrone, il conte Giulio Venino, l'avvocato Cesare Bareggi, l'ing. Angelo Pavia, capo-divisione all'ufficio tecnico municipale, il signor Piero Ferrario, aiutante del Genio Civile, incaricato al servizio automobili e motocicli, il signor Carlo Vanbianchi, segretario della delegazione del Corpo dei palchettisti del teatro alla Scala, il signor Cattoretti, corrispondente del giornale l'*Auto* di Parigi, ecc. ecc.

Da Roma il sen. Luigi Rossi, da Isella l'ing. Brandau, da Pisa il prof. Guglielmo Romito, professore di anatomia in quella R. Università, da Pesaro il segretario nelle Intendenze di Finanza rag. Giuseppe Lamasti e il conte Camillo Spreti, consoli, mandarono pure gentili espressioni di ringraziamento e di augurio. E così pure i consolati di Ancona, Barberino, Borgo S. Lorenzo, Brentonico, Brescia, Calliano, Casalbuttano, Castiglione delle Stiviere, Cavalese, Cosenza, Costabissara, Crocetta Trevigiana, Dervio, Fara d'Adda, Formia, Forte dei Marmi, Gargnano, Genova, Gozzano, Inzago, Monteponi, Montichiari, Morrona, Nicastro, Palermo, Parma, Pescara, Pieve di Cadore, Piperno, Pisogne, Portomaurizio, Portotorres, Pozzuoli, Rapallo, Rieti, Rimini, Rio Marina, Roma, Settimo Torinese, Siena, Spezia, Taranto, Vigliano Biellese, Torriglia, Vittorio, ecc., ecc.

***

Non ci è assolutamente possibile pubblicare l'elenco delle lettere di ringraziamento spedite dal Touring a quanti gli furono validi cooperatori, sia con l'appoggio morale, sia col consiglio illuminato, sia finalmente con l'azione pratica, nell'organizzazione della festa grandiosa. Ad essi di nuovo, ed a tutti, vada il saluto nostro riconoscente; e fra essi ci sia permesso di qui ricordare Donna Remigia Ponti Spitaleri presidentessa del Comitato delle Dame Milanesi per il vessillo dei V. C. A.; S. E. l'on. G. Del Balzo; gli onorevoli Municipi di Milano, di Domodossola, ecc.; la presidenza del Comitato di Milano della Dante Alighieri; la Reverenda Congregazione Amministrativa dall'Ospizio del Sempione; l'on. Comitato Pro Orta; i signori capitani Natali e Berruto dei bersaglieri; l'on. avv. Emilio Cavallini del Gran Hôtel Kurhaus di Bognanco; l'on. Giuseppe Pavoncelli che con parole cortesi inviò per il banchettissimo il suo vino di Torre Giulia; il signor Bisleri che per il banchettissimo spedì la sua acqua di Nocera Umbra; ecc.

Nè devono essere dimenticati il signor Carlo Fumagalli (proprietario della fotografia Montabone), che eseguì gratuitamente il ritratto a 1600 ciclisti intervenuti al convegno; il signor Bai che donò 5000 scatolette di cioccolato; il signor Campari che donò 1000 bottigliette del suo *cordial*.

Per i distintivi e medaglie veggasi a pag. 251.

Ancora il banchettissimo

Il periodico *Il Nostro Giornale*, organo della Unione Cooperativa, pubblica sul *Banchettissimo* e sul *servizio di cestini* un articolo da cui riportiamo quanto segue:

Nell'occasione in cui il Touring festeggiava giorni or sono, con giovanile baldanza e seduzione di programma, il decennio di fondazione sua, e migliaia di turisti, superbamente gagliardi, accorrevano da ogni parte d'Italia all'augurale convegno, l'Unione Cooperativa fu chiamata a servire quel grandioso simposio di ben tremila e quattrocento coperti, il cui ricordo vivrà a lungo fra le più care e simpatiche memorie di Milano.

Non nascondevasi la Società, la quale molti altri banchetti ebbe il vanto di servire con precisione, ordine e signorilità poco note, quanto fosse malagevole disporre un agape sì enorme; ma, pronta sempre agli ardimenti, non si lasciò scoraggiare ed accolse l'invito, e lo accolse persuasa che, se l'impegno gravoso poteva esporla forse a sacrificî, le avrebbe anche consentito il non vano compiacimento di arricchire di un nuovissimo successo la serie dei suoi passati trionfi.

E ardì, e vinse, e s'ebbe il plauso di tutti: non dei soli convitati, non dei giusti soltanto, ma bensì quello dei suoi avversarî.

Tutta la stampa cittadina levò inni al prodigioso suo sforzo, alla ricchezza del *menu*, all'eccellenza dei cibi, alla perfetta organizzazione del servizio, alla felice riuscita dell'arduissimo cimento; anche *Il Secolo* convenne che « *per la squisitezza della mensa* » e per la grandiosità propria del banchetto... tale solennità pantagruelica « *era degna di ogni maggiore interesse* ».

Che l'impegno fosse realmente grave, ed arduo il cimento, è del resto provato in modo evidentissimo dall'enormità delle cifre che qui seguono e che noi pubblichiamo perchè sicuri che ogni socio, leggendole, gioirà nel profondo dell'animo al pensiero della potenza meravigliosa a cui, dalle modeste origini sue, seppe elevarsi questo istituto che è retaggio e orgoglio loro.

***

Ed ecco i dati:

Organizzazione e direzione generale del banchetto: direttore del ramo alimentare, 1; economo, 1.

Personale direttivo del servizio: direttore, 1; aiuti al direttore, 2.

Personale: capicuochi, 2; cuochi, 19; sottocuochi, 3; rosticcieri, 8; garzoni, 10; fattorini da cucina, 22; personale addetto alle dispense, 25; capicamerieri e camerieri, 355; fattorini in aiuto ai camerieri, 35; personale di guardia alle entrate, 14. In tutto 498 persone, di cui 180 addette alla Società, 318 avventizie.

Stoviglierie: piatti grandi da tavola, 7500; piatti piccoli da *dessert*, 5400; fondine, 3400; piatti da portata ovali, 600; zuppiere, 150; insalatiere, 300; salsiere, 300; saliere e piattini, 780. In tutto 20 030 capi.

Cristallerie: Bicchieri per vino bianco, 3500; bicchieri per vino rosso, 3500; coppe per champagne, 3500; bottiglie per acqua, 600; peperini, 200; senapiere e palette, 250; oliere, 75. In tutto 11 625 capi.

Posateria: Cucchiai grandi, 3600; forchette, 7000; coltelli, 7000; cucchiaini, 3500; coltellini, 3500; cucchiaioni, 150; alzate per frutta e trionfi, 500. In tutto 25 150 capi.

Biancheria da tavola: tovaglie grandi, 350; tovaglie piccole, 250; tovaglioli grandi, 3500; tovaglioli piccoli, 450; sottobraccia, 360; grembiuli, strofinacci, ecc., 800. In tutto 5710 capi.

Venendo alle *cibarie* si consumarono: pastina, chg. 150; carne per *consommé*, chg. 600; controfiletto di bue, chg. 1500; salmone, chg. 725; faraone, n. 675; uova, dozzine 160; olio, chg. 50; legumi e verdure, chg. 950; burro, chg. 130; formaggio, chg. 175.

Pane: Panini, n. 12 000.

Frutta diversa: chg. 600.

Dolci, wafers: n. 12 500.

Gelati: spumoni, n. 350.

Vini: bianco di Torre Giulia, bott. 1200; Bardolino, bott. 4400; Champagne Piper Heidsieck, 750; Acqua di Nocera, bott. 1300. In totale, bott. 7650.

***

Passando ad ulteriori dettagli, diremo che la *superficie occupata* dalle tettoie del banchetto fu di mq. 3075, quella delle corsie di servizio di mq. 432, quella delle cucine di mq. 314 e quella del locale di deposito di mq. 324; il che dà una complessiva superficie di mq. 4216.

Lo *sviluppo delle tavole* in lunghezza fu poi il seguente: tavole per commensali, m. 2191; tavole delle cucine m. 180; tavole della dispensa, m. 350; il che fa in complesso m. 2721.

***

Ma c'è di più.

Se le cifre che qui precedono già di per sè basterebbero a far chiara la grandezza dell'impresa e la potenza d'organizzazione a cui è giunta questa nostra Società, un altro fatto vale a meglio porla in luce; quello diciamo di aver anche potuto *contemporaneamente* fornire, ai molti fra gli ospiti milanesi che, con pensiero geniale, vollero in quei giorni recare l'omaggio d'un loro riverente ed ammirato saluto all'opera grandiosa del valico del Sempione, ben 3000 cestini con colazioni fredde.

Nell'una e l'altra occasione il personale, diretto, come sempre, in modo egregio dal rag. Benazzoli, diede una nuova prova dell'amore che lo lega alla Società, ed il Consiglio gli volle giustamente tributata la lode meritatissima.

***

La Direzione del Touring volle, a sua volta, dimostrato tutto il suo compiacimento colla lettera che riportiamo qui sotto; e la riportiamo perchè suona al tempo stesso meritato elogio alla Società, che tanto seppe ardire, ed agli agenti ed ai lavoratori tutti, per opera dei quali questo ardimento fu possibile.

Ecco la lettera:

Milano, 7 giugno 1906.

On. Direzione dell'Unione Cooperativa,

MILANO.

La scrivente Direzione Generale, nel constatare con legittimo orgoglio il successo, nel significato altissimo e nella forma solenne, della manifestazione testè svolta a festeggiare il primo compiuto decennio del Touring Club Italiano, sente il dovere di ricordare gli enti e le persone che, con le facoltà cospicue, con l'autorità e con lo zelo, hanno cordialmente prestato spontaneo e valido concorso alla migliore riuscita della grandiosa organizzazione.

Pertanto, nell'attesa di rimettere alla Unione un diploma in segno della viva riconoscenza del Touring, la scrivente tributa vive azioni di grazie a codesta onorevole Direzione, la quale, coll'organizzazione veramente grandiosa del Banchettissimo, in modo così inappuntabile servito nel Castello Sforzesco, e coll'importante preparazione dei cestini per la gita al Sempione, ha bene meritato, insieme alla gratitudine sincera delle migliaia dei turisti convenuti d'ogni canto d'Italia, gli elogi convinti ed entusiasti dei competenti.

Lieti che la celebrazione del nostro decennio abbia potuto in tal modo seguire con una pubblica solenne affermazione dell'importanza e della potenza di codesto benemerito Istituto, ripetiamo l'espressione dei nostri sentimenti di altissima stima e di verace riconoscenza.

I Segretari	*I Direttori*
I. VIGLIARDI PARAVIA	F. JOHNSON
A. ZAFFARONI.	A. RIVA.

FERROVIE

A proposito di ferrovie italiane.

Nel suo articolo *Come si viaggia in Italia e all'estero*, Maggiorino Ferraris ha disgraziatamente tanta maggior ragione in quanto qualcuna delle cifre citate è ancora al disotto del vero ed i confronti che fa non sono tutti i più utili. I nostri abbonamenti italiani non costano L. 1021, come è detto nell'articolo in parola, ma L. 1201 per una sola rete e L. 1701 (si parla della 2ª classe) per tutte le linee. Prezzi simili li troviamo però anche in altri paesi che si citano per moderatezza dei prezzi; in Francia, la Paris–Lyon–Méditérranée ha pure abbonamenti annui a L. 1800, presentando però condizioni di pagamento ben diverse; l'abbonato italiano paga per una sola volta anticipatamente le L. 1700, senza che nulla possa essere rimborsato a lui od alla sua famiglia in caso di cessazione dell'uso del biglietto, nemmeno nel caso di morte; l'abbonamento della P. L. M. si paga invece in tre rate sempre diminuendo, cioè:

1ª rata: L'abbonamento di 3 mesi (L. 750);
2ª „ La differenza fra i 3 ed i 6 mesi (L. 1290 — 750 = L. 450).
3ª „ „ „ „ 6 12 „ (L. 1800 — 1200 = L. 600).

La Svizzera rimborsa in caso di morte (hanno tale rimborso anche gli abbonati di 3 mesi), parte dell'importo pagato, proporzionalmente all'uso fatto.

Nella Spagna, che si vuol sempre considerare all'ultimo posto, vi sono biglietti chilometrici dai 3000 chm. in avanti, che per 12 000 chm. valgono per 15 mesi, sono valevoli non per una persona sola, ma per più persone di una stessa casa commerciale, e costano circa L. 0,036 in 1ª classe, L. 0,027 in 2ª classe, L. 0,0175 in 3ª classe.

Da noi nulla di tutto questo, ma invece ogni forma di vessazioni e di sistemi burocratici da medio evo: tariffe elevatissime, orarî spesso contrarî al più elementare senso comune, biglietti di andata e ritorno irrisorî, diretti senza le terze classi, non abbonamenti annui di 3ª classe, non rimborsi nemmeno in caso di morte, non biglietti almeno annui per ditte. Almeno quest'ultima condizione dovrebbe essere prontamente concessa e si vedrebbero subito almeno triplicare gli abbonamenti annui.

Fra le tante cause di questo stato di cose che ci colloca al disotto anche della Spagna, forse la primissima è la mancanza d'accordo fra tutta la gente che viaggia e fa viaggiare. Le nostre società di viaggiatori non pensano che al mutuo soccorso ed alle pensioni, scopi certo lodevolissimi, ma che non servono nemmeno per la decima parte della classe interessata.

Io ho creduto qualche anno fa possibile la costituzione di una unione simile al Touring, così a minima quota e quindi a vasta base, fra gli interessati. Riuscendo certo numerosissima, avrebbe potuto diventare potente come altre società estere del genere (l'Austria informi), che, rappresentate anche in Parlamento, si sono imposte per riforme di orarî e di tariffe. Ho dovuto riconoscere subito che non mi era possibile attuare l'idea; molti erano gli indifferenti e pochi si interessarono al progetto.

Auguro che l'ideale da me vagheggiato possa venire raggiunto dal Touring. La nostra voce sarà certo ascoltata meglio delle voci isolate che raramente protestano o reclamano contro i soprusi e le assurdità dei nostri regimi ferroviari.

Auguro e spero che la nostra associazione troverà tanti riconoscenti che verranno ad ingrossarne le file ed a farci presto raggiungere il desiderato numero di 50 000 soci.

SILVIO MARTINENGHI.
Socio del T. C. I.

Tranvia Como-San Fermo-Pare.

La salita da Como all'arioso colle di San Fermo si può oggi effettuare per tre vie carrozzabili, disposte come a ventaglio, che vi arrivano attraversando regioni diverse. Il proposito più ovvio e naturale per studiare una linea tranviaria, che è già da anni in progetto e vivamente desiderata, parrebbe quello di utilizzare come sua sede una delle tre vie accennate. Ma, per diverse ragioni, nessuna si presta alla sua utilizzazione integrale.

Perciò la Commissione tecnica incaricata di presentare un progetto concreto, ha trovate due altre soluzioni: l'una per una linea ascendente dai dolci pendii di mezzogiorno, su sede quasi tutta nuova, secondo il progetto dell'ing. Ciceri; la seconda soluzione per una linea sul versante orientale del colle San Fermo, che si stende fra Cardano, il Borgo Vico e la Valeria.

Sia una o sia l'altra la linea prescelta, la bella e coraggiosa iniziativa merita il plauso di tutti i Comaschi aventi o non aventi interesse diretto nella nobile impresa, giacchè da essa Como indubbiamente trarrà grandissimi, indiscutibili vantaggi pel fatto che le ridenti plaghe di Cardano, San Fermo, Cavallasca, Montano, ecc., diventeranno meta di gran numero di forestieri, con che si susciterà anche lassù lo sviluppo di tutte quelle moderne iniziative — atte ad attirare e trattenere qui da noi l'esodo delle grandi città — cioè alberghi, ville, kursal, ecc.

La Pro Como, per quanto si assicura, non mancherà a momento opportuno di appoggiare con tutti i mezzi di cui dispone la sottoscrizione del capitale occorrente, capitale che sarà senza dubbio raccolto con facilità.

Chieti. — Ai primi di giugno s'inaugurò la tanto attesa e desiderata ferrovia elettrica che unisce la città colla sua lontana stazione ferroviaria.

Pallanza-Fondo Toce. — E' pronto il progetto della tranvia elettrica dalla stazione di Pallanza-Fondo Toce, sulla linea internazionale del Sempione, allo scalo piroscafi di Pallanza.

I giornali tecnici hanno già prima d'ora date notizie dettagliate su questo importante mezzo di comunicazione che risolve, almeno in parte, uno dei più vitali problemi di interesse cittadino, poichè mancherebbe al suo scopo una stazione situata a otto chilometri dall'abitato, non collegata a questo con un mezzo di trasporto rapido e comodo. Pallanza, città che vive in gran parte dell'industria del forestiero, non può soddisfare alle esigenze dei turisti con un mezzo di trasporto a cavalli, e perciò l'Amministrazione comunale ha chiesto ed ottenuto dal Governo la concessione per la costruzione e l'esercizio di una tranvia elettrica.

Il progetto della tranvia, allestito dall'ing. Pietro Castelli, tecnico comunale, e di questi giorni approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, contempla un tronco principale da Fondo Toce a Pallanza-Scalo, e due tronchi di diramazione da Pallanza a Intra e a Trobaso per il Ponte di Renco. La linea correrà, nel suo maggior percorso, sulla strada nazionale, lungo il lago, opportunamente corretta nelle curve: essa è destinata a far servizio oltrechè per viaggiatori, anche per merci a grande e piccola velocità in servizio dei numerosi e importanti stabilimenti industriali — specialmente filature e molini — che la regione possiede.

Il sistema di trazione adottato sarà la elettrica, a *trolley*, con corrente alternata monofase: l'energia verrà somministrata da uno dei trasporti esistenti nelle vallate dell'Ossola.

Ferrovia al Monte Bianco. — Il Governo francese avendo non solo sanzionata, ma dichiarata opera di pubblica utilità la ferrovia al Monte Bianco, ed il decreto relativo essendo stato pubblicato nel *Journal Officiel*, i lavori di esecuzione del progetto sono stati principiati presso la stazione di Fayet Saint-Gervais. E' appunto da questa stazione, che incomincia la diramazione ferroviaria che, secondo il progetto formato dall'ing. Duportal, avrà termine all'Aiguille du Goûter, presso l'apice del Monte Bianco. La ferrovia dev'essere ultimata per l'anno 1911. Essa sarà costrutta tutta di puro acciaio. La trazione sarà elettrica. La locomotiva rimorchierà due vetture capaci di 40 viaggiatori cadauna. Occorreranno quattro ore dalla stazione di Fayet per guadagnare la vetta del monte. In ogni stazione vi sarà una lunga fermata, col duplice intento di consentire ai passeggieri di ammirare il panorama bellissimo e di assuefarli graduatamente alla nuova atmosfera ed alla rarefazione dell'aria. La ferrovia non si attiverà che nella stagione estiva. Le corse principieranno alle ore 7 e cesseranno alle 19. Il prezzo del viaggio andata-ritorno sarà di L. 40 per persona.

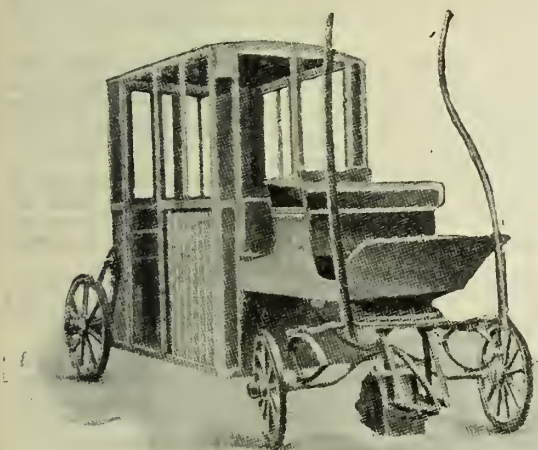
L'inaugurazione della ferrovia circumvesuviana. — Da qualche mese fu inaugurata la ferrovia circumvesuviana, che completando la linea Napoli-Ottaiano attraversa i comuni di S. Giorgio, Bellavista, Resina, Torre del Greco, Torre Annunziata, Valle di Pompei, Scafati, Boscotrecase, Boscoreale, Tersigno, S. Valentino, Sarno. Sarà da Napoli a Pompei a trazione elettrica, il rimanente a vapore. I comuni se ne avvantaggeranno di molto e il commercio avrà di gran lunga il suo sviluppo.

SEZIONE STRADE

Una vettura che fa i rilievi topografici delle strade.

Le Compagnie Générale de Constructions Electriques, ha costruita una vettura che ha denominato *geodetica*, la quale è atta a fare dei rilievi completi di una strada, ottenendone la planimetria ed il profilo longitudinale, vale a dire l'andamento altimetrico.

L'ing. Guido Maiuri ne fa oggetto di un diffuso articolo nella pregevole rivista *L' Elettricista*, che reputo utile riassumere parendomi argomento che possa interessare anche il mondo turistico.

La necessità di avere il rilievo completo di una strada sia planimetrico che altimetrico diventa ogni giorno più frequente, specialmente collo sviluppo del ciclismo e dell'automobilismo; e se ciò è utilissimo in generale, diventa poi indispensabile quando si tratti di fare degli studi preventivi per impiantare servizi pubblici per automobili.

Ora, il lavoro necessario per ottenere il rilievo completo di una via con i procedimenti ordinari, è lungo e costoso, anche quando si tratti di un rilievo approssimativo e di non grande precisione; per altra parte poi di molte delle nostre strade, anche delle più importanti, non sempre è possibile rintracciare i disegni di costruzione, e deve ben saperlo il nostro Bertarelli quanta fatica gli sarà costata, in molti casi, l'avere i dati necessari per quei profili di strade che con tanta diligenza ha profuso nelle guide del Touring.

Un apparecchio quindi che permetta di eseguire rapidamente tali rilievi con un'esattezza sufficiente per gli scopi ordinari, potrà rendere notevole servizio in svariatissimi casi, e specialmente per quegli impianti di trazione meccanica su strade di cui già mi sono occupato in queste colonne.

La vettura geodetica ha risolto la questione, ed a quest'ora ha già servito a rilevare centinaia di chilometri di strade. Con tale vettura, tirata da un cavallo, una persona sola può rilevare da 15 a 20 chm. per giorno e, se la si rendesse automobile, si potrebbe arrivare a chm. 40 al giorno, mentre coi rilievi ordinari si può fare appena da 1 a 2 chm. senza tener conto del lavoro al tavolo che occorre in seguito.

Questa vettura, di cui diamo un'illustrazione, registra automaticamente gli elementi necessari all'esecuzione del rilievo del cammino che percorre, e cioè:

1. le distanze percorse;
2. gli angoli al centro delle curve;
3. le pendenze.

Per registrare le distanze, davanti alla vettura si trova una ruota di ferro sospesa allo sterzo, la quale gira sul suolo e trasmette il suo movimento per mezzo di un albero flessibile ad un sistema di rulli, sui quali scorre una striscia di carta con una velocità proporzionale alla velocità di rotazione della ruota; sicchè la lunghezza della striscia di carta svolta sarà proporzionale al cammino percorso. La ruota stessa dà ancora movimento ad un meccanismo mediante il quale ad ogni due metri viene segnato un punto sulla striscia di carta e ad un altro meccanismo che ad ogni 50 metri segna tre punti sulla stessa striscia.

I movimenti dei meccanismi hanno luogo sempre nello stesso senso, qualunque sia il senso del movimento della vettura, ma durante la marcia mediante un bottone speciale si possono interrompere tutti i movimenti; la ruota di ferro è protetta da un *carter* e può essere sollevata quando non la si vuole far funzionare.

L'apparecchio per registrare le pendenze si compone principalmente di una leva a braccia eguali, la quale porta, sospesi alle due estremità, due galleggianti immersi in due recipienti intercomunicanti e ripieni di mercurio. La leva, come in una bilancia, è libera di rotare intorno ad un asse orizzontale situato sulla verticale passante pel suo centro di gravità.

Quando la vettura si trova su un piano inclinato (discesa o salita), la leva devia, relativamente alla vettura, dalla posizione corrispondente al percorso orizzontale, e questo movimento è trasmesso ad uno stilo che traccia una linea sulla striscia di carta; le ordinate di questa linea in rapporto alla retta che lo stilo traccerebbe se la vettura si movesse orizzontalmente (per ordinata di un punto s'intende la lunghezza della perpendicolare abbassata da questo punto sulla retta rispetto cui si considera), dànno direttamente nella scala voluta le pendenze del cammino percorso; e precisamente le ordinate a destra rappresentano le salite e quelle a sinistra le discese.

Mediante una vite, che agendo modifica la lunghezza del braccio di leva, si regola la scala del tracciato; in tal modo si può ottenere che la lunghezza delle ordinate in millimetri dia direttamente la pendenza per mille della via.

Quando la vettura si muove in curva, la ruota interna è animata da una velocità di rotazione minore della esterna; ora la differenza del cammino percorso da due punti della periferia delle ruote è ad ogni istante proporzionale all'angolo al centro descritto dalla vettura, e ciò indipendentemente dalla lunghezza del percorso, cioè dal raggio della curva. Questo principio teorico viene applicato mediante un organo differenziale che costituisce la parte più ingegnosa della vettura e la cui descrizione riuscirebbe troppo lunga e troppo tecnica; mi basti dire che mediante tale organo è trasmesso il moto ad una ruota graduata che imprime dei numeri sulla striscia di carta per mezzo di altra striscia imbevuta d'inchiostro. La ruota è divisa in 120 parti, e compie sei giri quando la vettura gira su se stessa, ossia di 360°.

Al momento in cui la vettura comincia a descrivere una curva, l'operatore sposta un braccio mobile, munito di stilo registratore, a sinistra od a destra secondo il senso della curva, e lo riporta nella sua posizione iniziale, quando la vettura riprende la sua posizione rettilinea. Conoscendo la lunghezza del percorso della curva e l'angolo al centro, è facile determinarne il raggio.

Ordinariamente la vettura è regolata nel rapporto di 1 : 1000. Nella striscia si trovano impressi i varî diagrammi che danno con tutta facilità tutti gli elementi della strada.

In questa descrizione sommaria non ho potuto mettere in rilievo tutte le disposizioni ingegnosissime per ovviare a varî inconvenienti; mio scopo era unicamente di mo-

strare la facilità di rilevare colla vettura geodetica e di ricavarne i dati registrati automaticamente. Certo il rilievo non è esattissimo, ma in molti casi è più che sufficiente, e volendo maggiore precisione si può ripetere il rilievo due volte in senso inverso, prendendo la media dei risultati ottenuti.

Questo apparecchio è destinato senza dubbio a rendere dei grandi servizi e non è impossibile possa servirsene anche il nostro Touring per i profili delle guide avvenire.

Per l'applicazione del regolamento sugli automobili in rapporto alla strade.

Il Ministero dei LL. PP. ha pubblicato le norme per l'applicazione del titolo III del nuovo regolamento di polizia stradale, titolo che si riferisce ai veicoli semoventi senza guida di rotaie.

Per quanto può interessare le strade, rileviamo come a tutto quanto si riferisce alle concessioni di servizi pubblici con automobili presiede in linea tecnica l'ufficio del Genio Civile.

A garantire la sicurezza delle strade è stabilito che il Genio Civile debba indagare se il peso a vuoto sopra ciascun asse è maggiore di quello degli assi più pesanti abitualmente circolanti sulle strade da percorrere ed in tale caso deve assicurarsi che le opere d'arte lungo la via possano resistere alla circolazione dei nuovi carichi. Inoltre si dovrà verificare se la pressione unitaria tollerabile della massicciata stradale sia almeno eguale a quella trasmessa dai cerchioni.

Leggendo tali disposizioni, non ho potuto fare a meno di ripensare quanto scrivevo nella chiusa del mio articolo pubblicato nel numero di aprile sulla trazione meccanica sulle strade ordinarie, cioè convinto che se veramente si dovranno rispettare tali disposizioni, specialmente la seconda, ben poche strade si troveranno idonee a ricevere pubblici servizi automobili; onde sono tratto a ripetere ancora una volta che se proprio si vuole seriamente favorire lo sviluppo di questi servizi, che sarebbero fonte di grande prosperità in molti paesi d'Italia, bisogna pensare a riformare radicalmente le massicciate stradali ed a fornire loro i mezzi di mantenersi adatte ai nuovi bisogni.

Per la circolazione degli automobili in Inghilterra.

Anche in Inghilterra una Commissione fu incaricata di elaborare un progetto di regolamento per gli automobili che sta per essere sottoposto alla Camera dei Comuni.

Ne indico le principali disposizioni con qualche raffronto colle nostre, di recente emanate.

Il peso massimo degli automobili a vuoto viene portato a 5000 e 6500 chg. in ordine di marcia, il carico di ciascun asse non potrà superare gli 8000 chg.

Il nostro regolamento invece prescrive per gli automobili privati (art. 61) un carico massimo di 2500 chg. per asse e 3500 chg. per quelli ad uso pubblico (art. 76).

La larghezza di un automobile il cui peso raggiunga a vuoto i 3000 chg. non può eccedere m. 2,28; ogni automobili di tale peso può trainare un rimorchio di pari larghezza.

Nel nostro regolamento non esiste alcuna prescrizione sulla larghezza.

La velocità massima è regolata come segue:

a) Con cerchioni metallici: 15 chm. all'ora quando il peso medio su ciascun asse è compreso fra 3000 e 6000 chg.; 8 chm. per pesi superiori o quando l'automobile a vuoto supera i 3000 chg. e vi è rimorchio.

b) Con cerchioni non metallici, ma elastici: chm. 18 quando il peso medio è compreso fin i 3000 e 6000 chg.

Nel nostro regolamento la velocità di automobili con rimorchio non deve superare i 12 chm. (art. 60). Senza rimorchio la velocità massima è di 12 chm. negli abitati e 40 chm. in aperta campagna. E' pure stabilito che i cerchioni delle ruote, quando non sono pneumatici, non possono avere una larghezza inferiore ai 10 cm.

Ing. MASSIMO TEDESCHI.

Le strade della provincia di Novara.

I Consolati del Touring nella provincia di Novara stanno raccogliendo firme alla seguente petizione da presentarsi a quel Consiglio provinciale:

" I sottoscritti, constatato che le strade provinciali e comunali, delle quali si servono, sono ordinariamente cattive non solo per il normale carreggio, ma ancora pei nuovi mezzi di locomozione, biciclette, automobili, ecc., fanno istanza all'onorevole Consiglio provinciale perchè voglia provvedere a rendere le strade provinciali e comunali in condizioni da soddisfare veramente ai nuovi ed evidenti bisogni della viabilità ".

Una domanda di cantonieri.

I capi-cantonieri e cantonieri stradali della provincia di Cuneo rivolsero a quel Consiglio provinciale una petizione per chiedere quanto segue:

1. Che vengano ristabilite le tre classi di anzianità ed il loro stipendio sia portato secondo il grado di ognuno rispettivamente a lire 50, 55 e 60 mensili, esenti da qualsiasi ritenuta e di qualsiasi genere come le inscrizioni alla Cassa nazionale di previdenza e quella degli infortuni sul lavoro che devono essere totalmente a carico della provincia.

2. Che le promozioni da una classe all'altra siano fissate da regolamento e queste avvengano regolarmente dopo dieci anni di servizio compiuti dal cantoniere in ogni classe.

3. Che gli arnesi del mestiere, tanto per cantonieri quanto per gli operai sussidiari, siano provvisti dall'Amministrazione provinciale.

4. Che sia fissato per regolamento, e non più lasciato all'arbitrio, il massimo dei chilometri di strada costituenti la tratta di ogni cantoniere e che questo massimo non superi mai i quattro chilometri.

5. Che l'indennità di trasferta giornaliera pel lavoro fatto nella tratta di altro cantoniere venga ristabilito, come in passato, ad un unico tasso di lire 1,50 al giorno e venga garantita, tanto per essi quanto pei capi-cantonieri, la percezione integrale di questa indennità e nuovamente siano lasciati godere ai cantonieri i proventi delle ripe e scarpe delle strade.

6. Che la provincia ottenga dalle compagnie tranviarie la libera circolazione dei cantonieri sulle linee tramviarie tanto per il percorso della rispettiva tratta, quanto per mettersi in comunicazione coi loro capi-servizio, superiori ed ingegneri circondariali.

Un ponte in ferro ad una sola travata di 70 metri di luce, sul torrente S. Bernardino (presso Intra) venne recentemente inaugurato alla presenza del sottosegretario al Ministero dei lavori pubblici on. Pozzi e del vescovo di Novara.

Dopo la caduta del vecchio ponte in muratura, provocata dalle piene del 1901, la importante strada semiprovinciale Pallanza Intra-Trobaso, di cui il ponte stesso faceva parte, fu interrotta e soltanto dopo lunghe e attive pratiche colle Amministrazioni provinciali e governative fu possibile riattivare le comunicazioni colla costruzione del ponte testè inaugurato.

L'ardita opera venne concretata e diretta dall'Ufficio tecnico del comune di Pallanza.

Il suo compimento sarà appreso con piacere dai molti turisti e forestieri che ora facendo sosta a Pallanza — la rinomata e frequentatissima stazione climatica — potranno visitare con miglior agio le interessantissime vallate del S. Bernardino, del S. Giovanni e la Val Grande.

Nuova via fra Locarno e il Sempione. — E' quasi ultimata la via carrozzabile tra Camedo, in Svizzera e Re, in Italia. Con questa strada si avrà una nuova comunicazione fra Locarno ed il Sempione.

Le strade dell'Abruzzo e del Molise. — Ad iniziativa dell'on. Mezzanotte si è tenuta a Montecitorio una riunione di deputati degli Abruzzi e del Molise, alla quale hanno partecipato gli on. Morelli, Falconi, N. Riccio, Tedesco, Masciantonio, Fusco e De Amicis, per discutere e deliberare intorno ad alcune quistioni riguardanti la sistemazione stradale nelle due regioni.

Una strada modello. — In occasione delle feste nazionali del Belgio si inaugurerà il primo tronco della strada modello fra Laeken e Meysse, costruita per iniziativa del re del Belgio.

Questa strada, lunga 15 chilometri, misurerà 156 metri di larghezza e sarà fiancheggiata da ville con giardini.

Lo splendido stradone avrà nel mezzo una via carrozzabile ed a destra e sinistra una via pei pedoni, una pei ciclisti, una pei cavalieri, una per automobili e dei marciapiedi, il tutto diviso da viali.

Quando tutte le strade saranno fatte secondo questo modello, dove li metteremo i prati ed i campi?

NOTE FOTOGRAFICHE

Il negativo compensatore.

Newton Gibson, il valente dilettante inglese che tanto ha fatto parlare di sè colla fotografia imitazione luce di candela, ha avuto un' altra genialissima idea, cioè quella del « negativo compensatore ». Il periodico inglese *The Photogram* riferisce questa idea e se ne mostra entusiasta.

Per noi è un' idea semplicissima e felicissima, benchè sgraziatamente poco pratica nella maggior parte dei casi perchè complica troppo l' ordinario modo d' operare.

Che cosa è il negativo compensatore? Niente altro che un negativo assai sottoesposto, preso esponendo una lastra al gelatino-bromuro col vetro rivolto all' obbiettivo. Facendo una seconda prova dopo applicato questo negativo contro una lastra al gelatino-bromuro, si ottiene in modo meraviglioso l' effetto d' attenuare i contrasti eccessivi e l' imperfezione nelle resa dei valori.

Ognuno comprende la ragione. Le parti del soggetto che per la loro illuminazione più intensa o pel colore più attinico agiscono più energicamente, sono quelle appunto che nel secondo negativo riescono protette e quindi l'azione è attenuata nel grado desiderato.

Poichè l' esposizione è fatta dalla parte del vetro pel primo negativo e dietro il primo negativo pel secondo, così si comprende che dopo la messa a fuoco si deve spostare il porta-lastre avvicinandolo all'obbiettivo di una quantità corrispondente allo spessore del vetro. Oppure più semplicemente si può rovesciare il vetro smerigliato in modo che la smerigliatura resti all' infuori, ciò che dà appunto alla messa a fuoco attraverso lo spessore della lastra.

Il telaio porta-lastre deve essere tale che sulla seconda posa esso possa contenere due lastre. Si potrebbe del resto eseguire il negativo compensatore sopra pellicole rigide, e in tal caso non occorre alcuna modificazione potendosi trascurare lo spessore della pellicola.

La difficoltà principale del metodo sta in ciò che il soggetto deve essere assolutamente immobile e la macchina ben fissa, perchè non passerà meno di mezz' ora o un' ora prima che il negativo compensatore sia finito e asciutto.

Il metodo quindi non potrà prestarsi che per gli interni, le riproduzioni, e in genere per la fotografia d' oggetti immobili. Nel paesaggio potrà servire solo nelle giornate assai calme.

E' inutile del resto considerare tutti i casi particolarmente. Ognuno deve avere capito il principio razionalissimo del metodo e col proprio criterio riuscirà ad applicarlo.

Le lastre ortocromatiche e gli schermi non occorrono più quando si ricorre al negativo compensatore; è questo che funziona da schermo in ragione diretta all' attinicità del colore.

Nemmeno è necessario il paralone e l' uso di lastre antialone nella fotografia d'interni, perchè il negativo compensatore agisce in modo ancor più efficace.

Quando un negativo sia già stato ottenuto, il Gibson consiglia di fare un positivo compensatore su pellicola sottile al gelatino-bromuro e valersi dell' insieme per la stampa positiva su carta, attenuando così come si vuole i contrasti eccessivi o l' imperfezione nella resa dei valori. Ma senza dubbio la maggiore efficacia si avrà valendosi del negativo compensatore durante la posa e in ciò sta soprattutto la novità. Gli esempi pubblicati nel *Photogram* non potrebbero essere più convincenti e speriamo che quei nostri letttori che seguono le novità nel campo della fotografia, ci manderanno i risultati delle loro esperienze personali eseguite con questo metodo, risultati che pubblicheremo ben volentieri.

L'ortocromatismo e i suoi limiti.

Darcy Power, nel numero di gennaio 1905 del periodico *Camera Craft* di S. Francisco, confuta, con una grande chiarezza di ragionamento, il fatto che l' ortocromatismo è in molti casi più dannoso che utile.

Lo scopo delle lastre ortocromatiche è di riprodurre meglio che è possibile il valore luminoso di tutti i colori e per valore luminoso s' intende l' intensità di luce giudicata dall' occhio, indipendentemente dall' idea di colore.

Due colori, abbenche diversi l' uno dall' altro, possono aver la stessa intensità luminosa e richiedere per conseguenza la stessa tonalità per essere espressi col processo di nero su bianco. Ma non verrà mai in mente all' artista di riprodurre con lo stesso tono grigio due colori sovrapposti, dello stesso valore luminoso, ma diversi l'uno dall' altro: sacrificherà il valore in luce per conservare il contrasto prodotto dai colori.

Un esempio servirà a metter meglio le cose in luce. Supponiamo una croce gialla su fondo porpora; le due tinte essendo dello stesso valore luminoso, il contrasto tra il fondo e la croce sarà evidentemente forte. Se noi ora riproduciamo questo soggetto per mezzo d' una lastra ortocromatica, il fondo porpora e la croce gialla essendo eguali in valore luminoso, daranno lo stesso tono grigio e invece di ottenere un disegno contrastato in due toni non avremo che un' immagine piana con un disegno poco o nulla distinto. Che farebbe un artista in nero e bianco in presenza del nostro modello? Falsando le intensità luminose dei due colori, riprodurrebbe il fondo porpora in un tono abbastanza scuro e la croce gialla in un tono più chiaro, in guisa da riprodurre il contrasto che i due colori offrono agli occhi. Bisogna difatti riconoscere che quello che colpisce soprattutto l' occhio sono le opposizioni, sieno esse dovute a giuochi di colori o ad effetti d' ombra e di luce; se bisogna riprodurli in nero e bianco è logico di tener conto degli uni come degli altri. Ciò non vuol dire che non occorra mai adoperare le lastre ortocromatiche e neanche che in tutti i casi sieno egualmente raccomandabili. Così bisognerà rinunciarvi ogni volta che i contrasti del soggetto dipendano più dai suoi colori che dalla sua illuminazione, poichè caso sarà piuttosto di danno ad una buona riproduzione.

Ultimi progressi nella tricromia.

Lastre per ottenere con una sola prova i tre negativi. — Crediamo utile far breve cenno d'un nuovo processo del quale il dott. Smith ha ottenuto il brevetto per la Francia e per altri Stati.

Si tratta di una lastra negativa che, secondo l'inventore, deve rendere notevolmente più facile l' ottenere negativi tricromi nella fotografia a colori col metodo *indiretto* o *per selezione*. Essa è costituita di tre strati sensibili sovrapposti, separati l' uno dall' altro per mezzo di strati di collodio, l' utilità dei quali sarà poi spiegata.

Per mezzo d' una speciale colorazione impartita a ciascuno degli strati sensibili, il dott. Smith, con una sola esposizione alla luce praticata senza speciali precauzioni e senza che sia necessario frapporre alcun sistema di schermi o di filtri, riesce a impressionare contemporaneamente i tre strati sensibili, destinati, in seguito alle operazioni di sviluppo, a fornire i tre negativi che finora venivano ottenuti per triplice selezione.

Dopo la posa, le due prime pellicole vengono staccate (ciò ch' è reso agevole dalla presenza degli strati interposti di collodio) e fatte aderire su lastre gelatinate; dopo di che non v' è altro da fare che praticare i processi soliti di sviluppo e fissaggio e si giunge così ai tre negativi monocromi giallo, rosso e azzurro. Se questa notevole innovazione darà risultati pari alle speranze ch' è lecito fondare, qualora se ne consideri la genialità, diverrà agevole fare delle fotografie a colori senza necessità di complicati accessori con una sola posa, anche istantanea, quando la luce lo permetta.

Sappiamo ancora che lo Smith studia un metodo speciale per rendere possibile l' ottenimento dai tre negativi dell' immagine finale tricroma con metodo fotografico.

Il dott. Smith ha avuto la cortesia di mandarmi alcune di tali lastre che saranno presto esperimentate nei laboratori del *Progresso Fotografico* ed allora potrò esprimere su esse il mio parere.

La « Pinatipia », nuovo metodo di sintesi tricroma per via fotografica. — La rinomata ditta Farbwerke vorm Lucius e Brüning mette in commercio un nuovo metodo per preparare delle immagini a colori sotto il nome di « Pinatipia ». Ecco cosa ne riferisce il dott. E. Könuig nel periodico *Phot. Mittheilungen*:

« Il nuovo sistema si basa sulla ben nota sensibilità alla luce dei cromati in presenza di sostanze organiche. Basandosi su questa proprietà, erano già stati indicati tre metodi per ottenere prove colorate, quelli di Lumière, dott. Selle e Sanger-Shepherd.

« I fratelli Lumière espongono uno stato di gelatina bicromatata sotto un negativo; sciolgono la gelatina non insolubilizzata in acqua calda e colorano la gelatina insolubilizzata formante l' immagine con colori d' anilina.

« Il metodo del dott. Selle consiste nell' esporre sotto un negativo uno strato di gelatina bicromatata, asportare con acqua fredda il bicromato non decomposto e colorare l' immagine composta di gelatina solubile e insolubilizzata con determinati colori, che hanno la proprietà di colorare solo la gelatina insolubilizzata, non la solubile.

« Nel processo Songer-Shepherd si ottiene un positivo su gelatina come col metodo dei fratelli Lumière, che si colora poi con colori d' anilina. Si mette in contatto con questo positivo colorato un foglio di carta gelatinata umida, sul quale passa l' immagine colorata. « La Pinatipia è presso a poco l'inverso del metodo Sanger-Shepherd ».

Si sensibilizza con bicromato uno strato di gelatina preparata in modo speciale ben aderente su una lastra di vetro, si asciuga ed espone sotto un diapositivo. La sensibilità della gelatina sensibilizzata al bicromato è presso a poco uguale alla carta celloidina. Dopo lavaggio con acqua fredda per asportare il bricromato, resta un' immagine quasi invisibile composta di gelatina insolubilizzata e solubile, che si colora con colori per pinatipia. Questi colori tingono solo la gelatina solubile. La colorazione dura 15 minuti, si asporta il colore in eccesso con lavacri e si ottiene così un diapositivo chiaro con molti dettagli.

Si inumidisce poi in acqua un foglio di carta per pinatipia e si preme leggermente colla mano sul positivo. Dopo 10-15 minuti sulla carta c' è l' immagine colorata e si stacca il foglio dalla gelatina. L' immagine è molto nitida, intensa, provvista anche dei mezzi toni più delicati.

La lastra ricoperta di gelatina bicromatata può, dopo colorata di nuovo, servire per preparare qualsiasi numero di copie su carta; la si può anche conservare asciutta, pronta all' uso.

Per tricromia si preparano dai tre diapositivi tre lastre gelatinate che si colorano rispettivamente giallo, rosso, bleu; poi si stampano sul medesimo foglio di carta in modo che le tre immagini coincidano perfettamente.

Con due lastre per pinatipia si possono ottenere anche immagini di fantasia con effetto di varî colori. Così, per esempio, si prepara una prima lastra esponendola per il tempo normale sotto un diapositivo e da questa si ricava una immagine su carta del colore desiderato. Si espone un' altra lastra con gelatina bicromatata sotto il medesimo diapositivo molto più a lungo, in modo da avere un' immagine dura senza dettagli. Se si colorisce opportunamente la seconda lastra e si combinano le due immagini, sul medesimo foglio di carta si ottiene, se il soggetto è scelto bene, una prova bicroma di molto effetto.

E' inoltre da osservarsi che i colori per pinatipia sono molto stabili e resistenti alla luce, e perciò duraturi.

Questo nuovo metodo è molto interessante e se sarà trovato di facile applicazione pratica, potrà avere molta importanza per la tricromia industriale.

Prof. RODOLFO NAMIAS.

CICLISMO

L'asilo infantile del Touring.

Ci arrivano di frequente ritratti e... cenni biografici di piccoli, minuscoli soci del Touring.

Ne presentiamo qui quattro, uno più piccolo dell'altro. Con essi vorremmo per ora chiudere la serie; ma non garantiamo di dover riaprirla ancora!

Anzi possiamo fin d'ora preannunciare che dovremo riaprirla; ma fin d'ora avvertiamo che non pubblicheremo altro che ritratti di piccoli ciclisti che sieno anche *soci del Touring*. Senza questa condizione, è proibito l'ingresso nell'asilo. Per ora ecco i ritratti dei quattro minuscoli ciclisti.

Luisina Gori (figlia del capitano Francesco Gori) di Chieti conta soli cinque anni, ed è una triciclista appassionata. Essa compie frequenti gite, accompagnata dalla sorellina maggiore, Marina.

Luisina Gori.

Tommasino Baiocco conta soli tre anni, e va triciclando allegramente (superbo di essere socio del Touring) per i dintorni di Scofa, frazione del comune di San Valentino nell'Abruzzo Citeriore. Il minuscolo triciclista è figlio del signor Luigi Baiocco, benemerito console del Touring in quel comune.

Tommasino Baiocco.

Non in triciclo, ma in bicicletta viaggia, e magnificamente da solo, sino dal p. p. gennaio, il bambino Umberto Terreni (figlio del meccanico Luigi Terreni di Parabiago) un cosolino robusto, alto 87 centimetri.

Umberto Terreni.

Renzo Costa.

Ultimo, per ora, della serie viene Renzo Costa (nato nell'agosto 1904), figlio dei coniugi (ambedue soci quinquennali del Touring) Renzo Costa (appassionato motociclista ed automobilista) e Margherita Costa di Rovereto. Auguriamo che il figlio somigli ai genitori, che vogliono fin d'ora farlo correre in bicicletta... sulle pagine della *Rivista*.

AUTOMOBILISMO

Mostra del Ciclo e dell'Automobile a Milano.

A Milano, ai Giardini Pubblici, dall'11 maggio ai primi di giugno, restò aperta (per merito d'uno speciale comitato di turisti, industriali, rappresentanti) una *Mostra del Ciclo e dell'Automobile*, di cui i signori Gutierrez e Modiano pubblicarono una interessante *Guida-Ricordo*.

Del sorgere, dello sviluppo, della vita e della fine della mostra, come pure dei divertimenti che ne formarono una delle attrazioni, parlarono largamente i giornali politici di Milano e di fuori, fra due dei quali sorse persino una polemica per decidere se in Italia si abbiano ad avere due esposizioni annuali di questo genere, od una sola, a Torino.

In quest'ultima questione non vogliamo entrare; dire del resto sarebbe troppo tardi; e ci limitiamo perciò ad accennare, per tenerne memoria nella *Rivista*, a quanto di più nuovo e di più interessante si ebbe a notare nella mostra stessa.

Chi desiderava trovare in questa Mostra, alla quale hanno concorso tutte le nostre migliori Case italiane e moltissime estere, delle vere novità, rimase ingannato.

Anzitutto non è questo il momento in cui le innovazioni vengono lanciate al pubblico: ora le grandi fabbriche sono tutte intente da un lato al collocamento della loro produzione e dall'altro agli studi ed ai preparativi dei nuovi tipi 1906.

In secondo luogo poi dobbiamo pur dire che allo stato attuale della fabbricazione dei *chassis* e delle motociclette, neppure per il prossimo Salon di Parigi ci aspettiamo dei grandi cambiamenti e delle novità sensazionali.

Tuttavia, in mancanza di queste, dobbiamo rallegrarci del perfezionamento continuo che questa industria in generale va raggiungendo tanto nella semplificazione degli organi quanto nella finitura di ogni parte dell'automobile.

Cominciando dai prodotti nazionali, siamo stati ben lieti d'aver potuto constatare quanto onore essi facciano al nostro paese.

Fiat, Züst, Florentia, Isotta Fraschini, Bianchi, Camona Giussani Turrinelli, son tutti nomi che occupano sicuramente e giustamente uno dei posti migliori nella industria mondiale dell'automobile.

La Fiat presentò, vicino ad un magnifico *chassis* 24 HP, il suo gruppo motore da 24 HP identico a quello che, montato sulla Fiat X, ha tenuto così gloriosamente alti i colori italiani nella grande corsa Algeri-Tolone.

La Züst mandò la sua 40/60 HP, una macchina meravigliosamente intesa e meglio costruita.

La Isotta Fraschini espose le sue vetture da 16 e da 24 HP, nelle quali fa a gara la perfezione della macchina colla eleganza della carrozzeria.

Notevolissimi poi i *chassis* Florentia Licenza Rochet-Schneider. Ne erano esposti due: uno da 16, l'altro da 35 HP e bisogna riconoscere che rappresentavano quasi una rivelazione nella Mostra. La casa Rochet-Schneider non poteva difatti trovare interprete migliore della Florentia nella riproduzione delle sue celebri macchine.

Il *chassis* Bianchi da 16 HP era pure di ottima concezione e di lavoro accuratissimo.

Nel ramo poi delle vetture elettriche, la ditta Camona Giussani Turrinelli e C. non potè presentare nulla di meglio sia per la varietà dei tipi che per la lunga durata dei percorsi che le sue macchine possono compiere.

A queste, che rappresentano i pianeti dell'industria italiana, facevano corona molte altre fulgide stelle, che, per quanto minori, promettono un avvenire glorioso.

Dall'estero abbiamo ammirato i due *chassis* Renault da 10/14 e 14/20 HP esposti dalla casa A. Fusi e C. Sono macchine queste già ben note ai nostri lettori della *Rivista*, e che rappresentano uno dei migliori prodotti francesi.

Le case Clément Bayard, Daimler, Darracq, De-Dion mandarono le loro macchine, fra le quali vennero assai notati il *chassis* Clément Bayard 24 HP ed il grandissimo carro da trasporto Daimler.

Nel ramo motociclette la grande novità era la 4 cilindri. Ve ne erano due: la Republic e la F. N. ambedue di finitissima lavorazione. Oltre a queste, un buon numero di due cilindri ed una plejade addirittura di monocilindriche.

Veramente notevoli le Stucchi e le Türkheimer nazionali e le Werner estere.

Per ciò che riguarda i pneumatici la nostra industria può andare veramente altera dopo il successo incontestabile dei prodotti della casa Pirelli.

Il concetto generale che questa Mostra ci ha lasciato si potrebbe riassumere così: nessuna novità strepitosa, ma un fortissimo progresso nella lavorazione e nella semplificazione, trionfo assoluto del magneto tanto nelle vetture che nelle motociclette, tendenza generale verso il tipo 4 cilindri che sembra ormai destinato a rappresentare unicamente il vero tipo di motore sia per grande turismo che per corsa.

Lo *stand* del Touring alla Mostra del ciclo e dell'automobile.

Le vetture « Florentia ». Licenza Rochet-Schneider.

Nella recente Esposizione del ciclo e dell'automobile e nel grande circuito di turismo indetto dall'Automobile Club di Milano si sono fatte notare assai favorevolmente le macchine di questa importante casa, sia per la finitezza esemplare della lavorazione, che per il funzionamento regolare e perfetto.

Automobile Florentia 35 HP. — Licenza Rochet-Schneider.

Elevazione del chassis 35 HP. Florentia.

La Florentia, che dispone a Firenze di uno stabilimento ultra moderno, fornito di un macchinario specialissimo per questo genere di industria, ha chiesto ed ottenuto dall'ormai celebre casa Rochet-Schneider di Lione la licenza di fabbricazione di tutti i suoi tipi di *chassis*, e dobbiamo riconoscere che le riproduzioni fatte dalla Florentia non lasciano proprio nulla a desiderare di fronte agli originali francesi, risultato che la Florentia ha potuto facilmente ottenere, accoppiando la sua propria esperienza a quella di una delle più importanti fabbriche d'Europa.

Motore 16 HP 1905.

I modelli 1905 che la casa costruisce sono tre:

1. Il 16 HP - *chassis* normale per carrozzerie da m. 2 × 0,80.
2. Il 16 HP - *chassis* allungato per carrozzerie da 2,40 × 0,80.
3. Il 35 HP - *chassis* allungato per carrozzerie da 2,60 × 0,90.

I *chassis* sono tutti in acciaio stampato e le ruote sono montate su cuscinetti a sfere D. W. F.

I motori. — Tanto quello da 16 HP che quello da 35 HP sono a quattro cilindri, e sviluppano una forza assai superiore a quella indicata. I cilindri sono accoppiati due a due nel 16 HP e separati l'uno dall'altro nel motore 35 HP.

Le valvole d'immissione sono comandate e permutabili con quelle di scappamento.

L' accensione è fornita da un magneto Bosch a rottura.

Nella vettura 35 HP, tutti gli ingranaggi di trasmissione al magneto, regolatore, ecc., ecc., sono racchiusi in un *carter*, ed il loro funzionamento è del tutto silenzioso.

La lubrificazione dei motori è somministrata da un'oliatore automatico Dubrulle, con pompa supplementare tanto per l' olio che per il petrolio di lavaggio ai cilindri.

Il raffreddamento avviene per mezzo di un radiatore *nid d'abeilles* a grande superficie, e la circolazione dell'acqua è attivata da una pompa centrifuga velocissima, mentre quella dell'aria è mossa dal ventilatore elicoidale posto dietro al radiatore.

Differenziale e tamburo dei freni

Nella 35 HP il serbatoio della benzina è sotto pressione.

Cambiamento di velocità. — Delle macchine specialissime sono adibite dalla Florentia per il taglio degli ingranaggi ed un personale apposito attende alla cementazione e tempera ed alla conseguente rettifica di queste parti vitali della macchina.

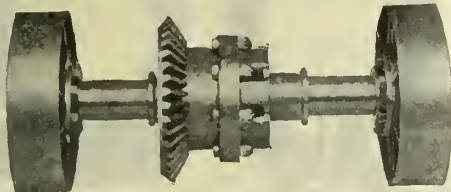
Motore 35 HP 1905.

Il movimento del cambio di velocità funziona tutto nell'olio, i cuscinetti sono di metallo *antifriction* e gli alberi nella 35 HP ruotano tutti su cuscinetti a sfere.

Le velocità sono quattro, più la marcia indietro, e la quarta è in presa diretta.

La frizione nella 16 HP è a settori con cuoio, mentre per la 35 HP si è adottata la frizione metallica formata di un segmento in ghisa racchiuso entro una scatola dello stesso metallo e manovrato da una leva.

Lo sforzo al pedale è assai lieve e la partenza è dolcissima.

La direzione è a settore con vite senza fine. Il tirante trasversale è posto dietro all'asse anteriore delle ruote e la biella di comando è più alta dell'asse.

Tamburo dei freni sul differenziale.

Freni. — Il *chassis* 16 HP ha un freno sul differenziale, manovrato col piede, ed uno ad espansione su ciascuna delle ruote posteriori, manovrato a mano.

Il 35 HP ha due freni sul differenziale manovrati da due pedali distinti, e due sulle ruote posteriori a ganasce di bronzo.

Tutti questi freni lavorano indifferentemente all'avanti o all'indietro.

Abbiamo così riassunto brevemente le principali prerogative dei *chassis* « Florentia » che rappresentano oggi uno degli eccellenti prodotti dell'industria nazionale, ed ai quali sorride il più brillante avvenire.

Indirizzo: Fabbrica di Automobili "Florentia „ Via Ponte all'Asse, 24 - Firenze.

Motocicletta Adler.

Già parlammo delle principale marche di motociclette, ora fra esse va annoverata la marca Adler già così nota per le sue biciclette. Già enormemente conosciuta all'estero, essa va ora conquistando il campo motoristico italiano, facendo giusto assegnamento sulla bontà e sulla perfezione della costruzione delle sue motociclette.

La motocicletta Adler è costruita in varî tipi, e cioè con motori di $2\,^1/_2$ HP, 3 HP, 4 HP, ad uno o più cilindri: fra questi tipi è molto importante e preferito dai turisti il tipo con motore della potenza di $2\,^1/_2$ HP, e perciò noi ci intratterremo su questo tipo nel nostro breve cenno.

Il telaio (fig. 1) è del tipo a tubi paralleli ed orizzontali, ciò che le dà una speciale eleganza e robustezza: esso è costruito senza saldature. Nei modelli ultimi tipo 1905 venne introdotta una importante e utilissima innovazione, quella cioè della sospensione elastica applicata ad entrambe le forcelle; il tipo di forcella elastica adottato è semplicissimo, e dà alla macchina un andamento completamente dolce e senza scosse: essa è molto robusta e non toglie affatto l'estetica alla macchina.

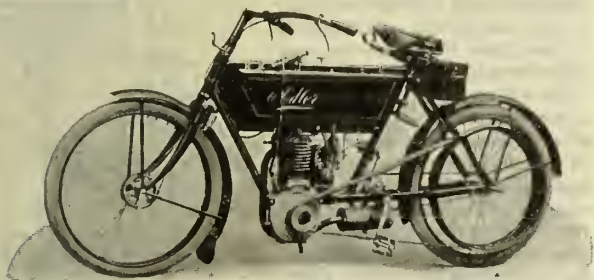



Fig. 1.

Si può anche avere il telaio a sospensione elastica con un apparecchio semplice e di speciale robustezza. Il mozzo posteriore è con freno a contropedale di ultima costruzione. Il motore è del tipo solito monocilindrico, verticale ed a raffreddamento ad aria, con le valvole comandate, e poste da un solo lato del cilindro e sovrapposte per favorirne maggiormente il raffreddamento. Per l'avviamento del motore, la valvola di scappamento viene alzata a mezzo di una leva applicata alla parte sinistra del manubrio.

Il motore è messo in avanti, per ottenere così una migliore e più equilibrata distribuzione del peso ed una trasmissione a cinghia più lunga e quindi efficace.

Il cilindro con le sedi delle valvole è fuso in un solo pezzo, evitando così gli inconvenienti che si hanno quando la calotta è separata dal corpo del cilindro.

Il carburatore è a livello costante e venne ideato dalla Ditta stessa: mediante un rubinetto si può regolare la quantità d'aria introdotta nel carburatore in modo che si può regolare perfettamente il funzionamento del motore, riducendone o aumentandone il numero di giri. L'accensione è ad elettro-magnete (tipo Bosch) oppure ad accumulatori.

La lubrificazione dei varî organi è fatta per mezzo di una pompa a mano, che è in comunicazione con il serbatoio dell'olio: questa pompa è messa a portata di mano del motociclista, in modo che è di facile funzionamento anche quando la motocicletta è in moto.

I freni sono due: uno a nastro sulla ruota anteriore ed uno a contrapedale alla ruota posteriore: la leva del freno fa funzionare anche l'accensione, così quando si vuole arrestare immediatamente la macchina, basta manovrare la leva applicata al manubrio per frenare la ruota ed interrompere l'accensione, facendo così funzionare il motore stesso da freno.

Le ruote hanno un diametro di 26 pollici (circa 65 mm.). Tutti i pezzi di queste motociclette vengono fabbricati nelle grandiose officine Adler-Fahrradwerke vormals Heinrich Kleyer di Francoforte, che occupano una superficie di più di 100 000 metri quadrati: queste officine sono già molto note per la perfezione e la precisione degli altri suoi prodotti, quali le biciclette Adler e le macchine da scrivere Adler.

Indirizzi: Adler-Fahrradwderke vorm. Heinrich Kelyer, Francoforte sul Meno. Rappresentante: Carlo Glockner, Milano, via Manzoni 46 e via Solferino 39.

Nuovo tipo di accens. Chauvin et Arnoux.

Questo nuovo tipo di accensione si basa sul principio dell'uso di una frazione della miscela portata ad una pressione tale da provocarne l'accensione.

Esso consiste (figg. 2, 3 e 4) in un piccolo statuffo *a* che viene applicato alla parte dello stantuffo *b* e che è concentrico ad esso: questo stantuffo penetra in una piccola camera cilindrica *c* praticata nel fondo del cilindro. Lo stantuffo *a* comprimendo grandemente una piccola quantità di miscela nel cilindro *c* ne provoca l'accensione: la fiamma così ottenuta produce lo scoppio della miscela nel cilindro.

Fig. 2.

Per ottenere l'anticipazione all'accensione, il cilindro *c* è munito di un certo numero di piccole alette *d* che per lo spostamento dello stantuffo *a* mettono in comunicazione i due cilindri *c* ed *a*: per questo lo stantuffo ha una altezza tale che la comunicazione non viene stabilita fra i due cilindri se non quando l'auto-infiammazione della piccola quantità di miscela sia avvenuta.

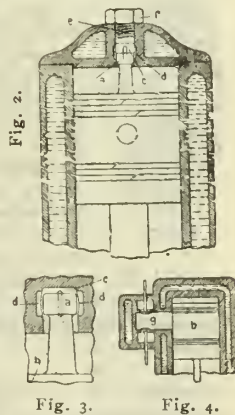
Fig. 3. Fig. 4.

Nella fig. 4 è rappresentata una variante del sistema e si usa nei motori di speciale costruzione, mentre il primo tipo si applica ai motori di già costruiti.

Le figure sono soltanto schematiche e servono a spiegare la disposizione di questo nuovo apparecchio.

Nuovi tipi di pneumatici.

In questi ultimi tempi vennero ideati e costruiti numerosi nuovi tipi di pneumatici, allo scopo di renderli più resistenti e nello stesso tempo per impedire lo scivolamento delle ruote nelle curve od il loro slittamento quando il motore deve fare un grande sforzo.

Fra questi nuovi tipi di pneumatici ne citiamo alcuni, riservandoci di parlare in seguito degli altri tipi speciali.

Da recenti esperienze venne provato che l'unica sostanza che possa sostituire il caoutchouc nelle sue preziose proprietà come pneumatico è il cuoio: è per questo che si vanno diffondendo i pneumatici-cuoio. Fra essi va notato il pneumatico *Le Marquis* (fig. 5) costruito dalla Ditta Dufour.

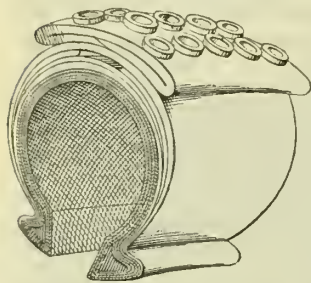



Fig. 5.

Questo pneumatico è munito di un nastro di cuoio doppio, armato di rosette in acciaio, saldamente fissate ed inchiodate, allo scopo di renderlo antisdrucciolevole.

L'inviluppo esterno è in cuoio al cromo, è imperforabile e ricopre totalmente tutto il pneumatico; al disotto di questo inviluppo si trova una seconda copertura destinata a proteggere le parti laterali del pneumatico: questo secondo inviluppo è interrotto nella sua parte superiore e ciò allo scopo di impedire l'eccessivo riscaldamento del pneumatico: un terzo inviluppo in contatto diretto con la camera d'aria serve a comprimere quest'ultima nella sua parte superiore, impedendone così le dilatazioni nella parte lasciata vuota dal secondo inviluppo e nello stesso tempo serve anche a proteggerla dalle teste dei chiodi esterni.

Fig. 6.

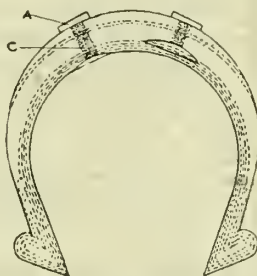
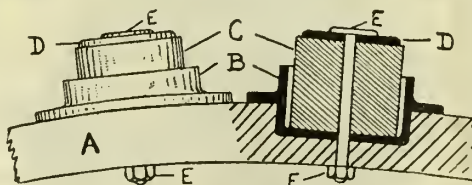
Un altro nuovo tipo di pneumatico è quello brevettato dalla Casa *G. E. Heyl-Dia* rappresentato nella fig. 6: esso nella parte inferiore è simile agli usuali pneumatici; ne differisce soltanto nella parte superiore perchè è munito di tanti piccoli tamponi che hanno lo scopo di impedire il perforamento dell'inviluppo e quindi della camera d'aria: questi tamponi già rendono il pneumatico anche antisdrucciolevole.

Il nostro pneumatico rappresentato nella fig. 7 è del tipo antisdrucciolevole per azione dei chiodi esterni, ed appartiene alla categoria dei pneumatici in cuoio; è quello che venne brevettato dal sig. *T. J. R. Clarkson.*

Fig. 7.

Nel caso di carri da trasporto automobili, gli usuali pneumatici non servono più perchè il peso che essi debbono sopportare è troppo grande: oltre a ciò la superficie esterna dei pneumatici non deve essere liscia, ma deve essere tale da sviluppare un grande attrito: generalmente le corone delle ruote di questi carri sono in metallo con numerose scannellature o rosette.

Nel tipo americano *Autraf,* la corona esterna della ruota *A* (fig. 7 e 8) porta sessanta fori nei quali sono fissati altrettante cappe *B,* aventi un diametro di 84 mm. ed una profondità di mm. 28. In ciascuna di queste cappe viene applicato un cilindro *C* in cuoio, alto 70 mm. ed avente un diametro di 70 mm. circa: nell'interno di questo cilindro passa un'asta *E,* del diametro di 21 mm. e che porta esternamente una testa molto larga e piatta e nella parte interna un dado per comprimere il cilindro contro il fondo della cappa *B.*

Fig. 8.

Fra la testa *E* ed il cilindro *C,* viene messa una rotella *D* del diametro di 60 mm. circa. Queste ruote sono robustissime e nello stesso tempo dànno una certa elasticità a tutto lo *chassis* per effetto della compressione del cuoio.

Per evitare gli inconvenienti della camera d'aria in alcuni tipi di pneumatici, essa viene completamente eliminata: fra questi pneumatici senza camera d'aria vanno annoverati i tipi *Seddon* e *Tolpon-Holmy.*

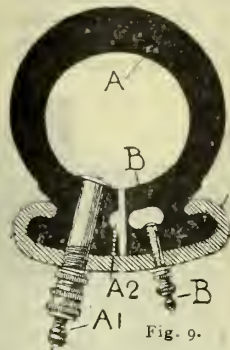
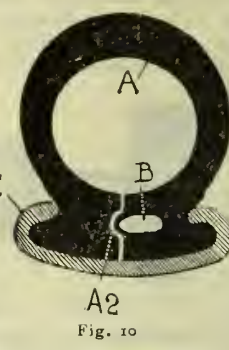



Fig. 9. Fig. 10

Il pneumatico *Tolpon-Holmy* (figg. 9 e 10) consta di un tubo in caoutchouc *A,* munito inferiormente dei talloni soliti *C* e riunito secondo il piano *A*: per impedire che quando l'aria compressa nel tubo principale a mezzo della pompa e della valvola *A* possa uscire dal piano di unione, quest'ultimo è da una parte liscio, mentre dall'altra parte porta una scannellatura *A*: a mezzo di una pompa e di una seconda valvola *B,* si riempie d'aria compressa il tubetto *B*: in questo modo nella parte liscia del piano di riunione si forma una sporgenza che entrando nel vano *A* impedisce all'aria contenente nel tubo *A* di uscire.

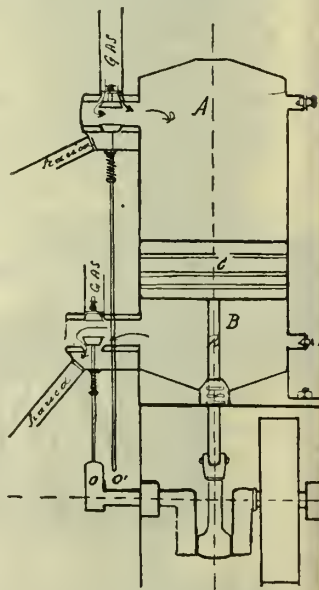
Un motore a doppio effetto.

Il motore monocilindrico a benzina, pur avendo reso notevoli servizi all'automobilismo, sta per scomparire: la necessità di aumentare la forza, di eliminare i lavori inutili, di rendere il moto silenzioso ed uniforme, suggerì ai costruttori l'applicazione dei motori dai 4 ai 6 cilindri. Il sig. Ravinetti, grande motorista, ha inventato recentemente un nuovo motore, che pur conservando le forme del motore monocilindrico, racchiude in se stesso tutte le proprietà di un motore a due cilindri, diminuendo la dispersione di energia, la massa ingombrante ed il peso.

Il nuovo motore (fig. 11) si compone d'un cilindro comune in cui scorre uno stantuffo *C* ad asta fissa *R;* il cilindro può considerarsi diviso in due parti, formanti ciascuna una camera d'accensione *A-B,* ogni camera d'accensione porta una valvola di ammissione e di scarico ed una candela. Considerando lo stantuffo *C* nella posizione che trovasi nella figura, osserviamo che mentre nella sua discesa ha provocato col moto l'immissione del gas nella camera *A,* ha sulla faccia posteriore ricevuto una spinta dovuta allo scoppio avvenuto nella camera *B,* spinta, che lanciando il pistone, provoca la compressione nella camera *A;* e così via di seguito, ad ogni movimento del pistone seguono contemporaneamente l'aspirazione e la compressione, e il motore può anch'esso considerarsi a 4 tempi.

Fig. 11.

I due nottolini o piastre *O* e *O* messi sull'albero del volante regolano l'apertura delle valvole di scarico, mentre un apposito *trembleur* a doppio scatto provoca l'accensione nelle due camere.

Però se teoricamente questo motore è conveniente, la sua costruzione pratica, come il suo funzionamento, presentano non pochi inconvenienti. E' da augurarci che il Ravinetti possa vincere queste difficoltà con lo studio più

profondo della importante questione e fornire così all'automobilismo un mezzo più potente di forza e velocità.

Il costruttore mi ha assicurato di aver trovato un nuovo sistema per ridurre ad una le due valvole di ammissione e scappamento, mentre sta costruendo un nuovo motore a turbina, senza cilindri, economico e silenzioso, e col suo consenso mi permetterò in cui altra occasione di presentarlo ai numerosi fratelli di bandiera.

Prof. Ing. EFFREN MAGRINI.

Il risultato del concorso internazionale di turismo.

Nonostante le condizioni climateriche tutt'altro che favorevoli, il concorso di turismo, promosso dall'Automobile Club di Milano ha dato risultati soddisfacenti e ha offerto elementi di raffronti tecnici di non lieve importanza pratica.

Sono da notarsi con compiacimento le accoglienze cordiali che le comitive ebbero lungo i percorsi stabiliti, e segnatamente le feste preparate con tanta spontaneità a Firenze e a Roma.

Tutto ciò deve incoraggiare l'Automobile Club di Milano a ripetere in altra occasione la prova; tanto più che, a giudizio della stampa tecnica specialmente estera, si è constatato che l'organizzazione era perfetta e inspirata a ottimi e pratici intenti.

La stampa francese si occupò largamente di questo concorso, che ha seguìto con particolare interesse; e rende sincera lode alla commissione esecutiva, alla cui solerzia ed esperienza si deve la riuscita di questa gara internazionale automobilistica. Vanno perciò segnalati i nomi dei commissari cav. Massoni, dott. Weill Schott, march. Dal Pozzo, sig. Brigatti, conte Taverna, ecc.

E' da augurarsi che il voto espresso con parole così lusinghiere dalla stampa estera più autorevole conforti l'Automobile Club di Milano a rinnovare questi concorsi, che, come se n'è avuto prova, interessano vivamente il pubblico e dànno nuovo impulso alla modernissima industria.

Gli esperimenti della prima scuola di "chauffeurs" in Italia.

I giornali di Torino seguono con vivo interessamento gli ottimi risultati dati dalla scuola dei *chaffeurs*, sorta in quella città.

L'apertura della scuola ebbe luogo il 24 gennaio 1905. Gli allievi erano divisi in due categorie: allievi meccanici e allievi *gentlemen*. Tra i primi, in numero di 130, si notarono parecchi operaî, meccanici, elettricisti, domestici, impiegati, studenti, sott'ufficiali, pompieri, spazzini municipali e negozianti. Tra gli allievi *gentlemen*, in numero di 31, si notarono professionisti, ufficiali, gentiluomini. In totale dunque la scuola è stata frequentata da 161 allievi.

Vi furono lezioni teoriche e pratiche di meccanica elementare, di motori a scoppio, di descrizione dei carburatori e del telaio e cambi di velocità; di sistemi di legislazione e regolamenti sulla viabilità, di igiene, di soccorsi d'urgenza, ecc.

Gli esami consistono in due prove e cioè: l'una orale sulle materie insegnate; l altra pratica e di guida. L'una dà diritto al certificato di licenza; l'altra dà diritto al diploma di conduttore, affermato con un distintivo speciale.

Negli esami orali i meccanici diedero i seguenti risultati: Presentati 105: promossi 100 ai quali si rilascierà il certificato di licenza. In questi esami, contro le previsioni, i domestici diedero miglior risultato dei meccanici.

Malgrado che parecchi *gentlemen* e meccanici siano provvisti del permesso rilasciato dal genio civile per la conduttura degli automobili, pure la totalità degli allievi fece domanda di essere ammessa all'esame orale ed all'esame di guida.

L'importanza di questa prima scuola di *chauffeurs* è riconosciuta non solo dagli *sportsmen* torinesi, ma da quelli di tutta Italia. Già sono prenotati per il corso teorico-pratico del 1906 allievi da Pietra Ligure, Genova, Vicenza, Piacenza, Spezia, Lecce, Roma, Palermo.

Torino, città sempre pronta a secondare le iniziative feconde, e che già si è affermata in questi ultimi anni nelle industrie meccaniche ed elettriche con una crescente perizia, a buon diritto si può ritenere la culla dell'industria automobilistica italiana. Così il programma delle scuole potrà svolgersi nelle migliori condizioni.

Automobilismo in Francia.

Il Ministero delle Finanze in Francia ha pubblicato alcuni dati fiscali, dai quali si rileva con esattezza, giacchè il Fisco è sempre il più preciso in tutti i paesi, lo sviluppo della nuova industria automobilistica francese.

La legge francese distingue gli automobili in due categorie: quelli ad uso privato, che pagano tassa intiera, e quelli ad uso industriale, che pagano metà tassa, ed ecco con questa distinzione una statistica interessante.

Automobili ad uso privato in esercizio.

Anni	Più di 2 posti	1 o 2 posti	Totale	Cavalli
1899	818	620	1 438	—
1900	1 399	955	2 354	—
1901	2 472	1 955	4 427	22 415
1902	4 815	1 543	7 357	30 314
1903	7 228	2 694	9 902	61 526
1904	9 675	2 844	12 519	92 612

Automobili industriali in esercizio.

Anni	Più di 2 posti	1 o 2 posti	Totale	Cavalli
1899	128	106	234	—
1900	239	304	543	—
1901	421	538	959	4 012
1902	988	861	1 849	8 263
1903	1 907	1 155	3 062	15 960
1904	3 038	1 550	4 588	28 307

Il costo delle 17 107 macchine esistenti nel 1904 e aventi una potenza media di 7 cavalli e $\frac{1}{2}$ circa è valutato in 160 milioni. La spesa di esercizio è calcolata in 100 milioni, dei quali 35 in salario dei *chauffeurs*.

E' da notare però che non tutti i 17 107 automobili in esercizio in Francia sono di fabbriche francesi, giacchè una parte è di fabbricazione estera; viceversa le fabbriche francesi, a loro volta, ne hanno costruito una quantità notevole per l'estero come risulta dal seguente prospetto, in cui è indicato il valore e non il numero.

Automobili importati ed esportati in Francia.

Anni	Esportati	Importati
1899	fr. 4 259 000	473 000
1900	" 9 417 000	517 000
1901	" 15 782 000	676 000
1902	" 30 219 000	1 068 000
1903	" 50 137 000	1 267 000
1904	" 71 302 990	3 835 000

* * *

Motociclette e velocipedi. — Nel 1904 esistevano in Francia 16 118 motociclette (ciò che spiega il limitato sviluppo di automobili ad 1 o 2 posti) e 1 133 980 velocipedi.

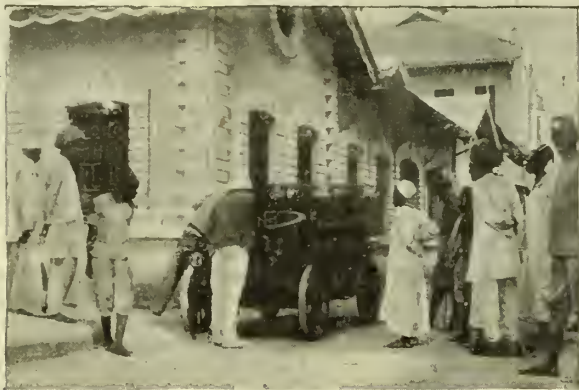
In Francia dunque vi è una bicicletta ogni 36 abitanti, una motocicletta ogni 2481, un automobile ogni 3146.

Il valore delle motociclette è calcolato in 43 milioni, quello dei velocipedi in 280 milioni.

E poichè ogni salmo finisce in gloria, ecco quanto ha percepito l'Erario francese nel 1904 per tasse governative — senza tener conto delle sovratasse comunali:

Automobili	fr. 1 311 247
Motociclette	" 228 300
Velocipedi	" 6 864 354

L'automobile al Zanzibar.

Il primo ministro del sultano del Zanzibar possiede un automobile che da tre anni giaceva inoperoso, e nessuno aveva saputo accomodarlo. Ad ogni nave da guerra che giungeva colà, quel ministro pregava gli si inviassero dei meccanici per rimettere in ordine la macchina riuscita inutile; ma nessuno c'era riuscito mai, per quante navi inglesi, tedesche e francesi fossero colà approdate.

Giunta colà la nave italiana *Volturno*, quel ministro parlò della cosa al tenente di vascello signor Tanca (socio del Touring), il quale (coadiuvato dai sottotenenti di vascello signori Cignozzi e Mercalli, pure soci del Touring), dopo alcuni giorni di lavoro riuscì a rimettere l'automobile in condizione di traversare l'isola e di fare frequenti gite, fra la meraviglia e la gioia di quegli abitanti.

Presentiamo qui questo unico e venerando automobile che esiste nel Zanzibar, come pure la riproduzione d'una fotografia (pure favoritaci dal signor Tanca) rappresentante una passeggiata militare dei marinai delle navi italiane *Lombardia* e *Volturno* traverso quell'isola.

Le essenze del petrolio.

Potrà essere interessante per gli automobilisti e motociclisti conoscere un po' davvicino la famiglia della benzina e della gazolina. Diciamo subito che questi prodotti non hanno una composizione ben determinata e stabile. Le varie distillerie non sono d'accordo nei punti di ebullizione e nelle densità e le denominazioni assegnate ai varî prodotti non sono sempre concordanti.

I primi prodotti della distillazione del petrolio greggio sono le essenze di petrolio o nafte od essenze minerali che bolliscono prima dei 150°.

Ecco una prima distinzione usata da molti produttori:

Peso specifico a 15°	Punto di ebullizione	Denominazione
0,650-0,660	40°-70°	Etere del petrolio, Cheroselene, Rigolene.
0,660-0,680	50° 70°	Gazolina, Gazolene, Canadol, Neolina.
0,670-0,707	65°-90°	Benzina, Nafta C., Acqua per smacchiare.
0,707-0,722	80°-110°	Ligroina, Nafta B.
0,730-0,750	100°-150°	NaftaA., Olio da pulire, Surrogato della trementina.

La potente American Company distingue i suoi prodotti così:

Peso specifico a 15°	Punto di ebullizione	Denominazione
0,600	18°	Rigolene.
0,650 0,660	40°-60°	Etere del petrolio.
0,636-0,660	50° 90°	Gazolina.
0,680-0,736	80°-110°	Nafta.
0,710-0,730	80°-120°	Ligroina.
0,720-0,745	120°-150°	Benzina.

Caudler distingue le essenze del petrolio così:

Peso specifico a 15°	Punto di ebullizione	Denominazione
0,65 0,66	40°-70°	Etere del petrolio (Cheroselene, Rigolene, Sherwoodoil).
0,66-0,69	70°-90°	Gazolina o gazolene (Canadol).
0,69-0,70	80°-110°	Nafta o benzina (acqua da smacchiare, Safetyoil, Danforth's-oil).
0,71 0,73	80 -120°	Ligroina.
0,73-0,75	120°-170°	Olio da sgrassare.

A colpo d'occhio si vede come alle denominazioni benzina e gazolina (essenza usata in America per gli automobili) corrispondono prodotti di diverse caratteristiche fisiche (densità, punto di ebullizione).

La benzina per automobili deve avere una densità tra 0,680 e 0,700 a 15°. Il punto di ebullizione ha meno importanza. Naturalmente però i prodotti che hanno il punto di ebullizione più debole danno vapori più facilmente, con che si ha una più facile carburazione, ma sono più facilmente incendiabili ed esplodibili in rapporto al lato pericoloso del loro uso.

Il Dottore.

Il problema dell'automobile a buon mercato.

Presentemente l'automobile è ancora un oggetto di lusso: ma già si pone la questione se sia possibile costruire di tali veicoli i quali siano a portata di un maggior numero di borse, meno fastosi nell'aspetto, meno comodi e forniti di velocità meno fulminee di quel che non siano quelli attualmente in circolazione. Se il prezzo delle biciclette è venuto un po' alla volta diminuendo, perchè non dovrebbe accadere lo stesso delle vetture automobili?

Di questo problema poco si occuparono finora i tecnici, come è dimostrato da un articolo recentemente pubblicato dalla *Zeitschrift des Mittelenropäischen Motorwagenvereins* (n. 23), articolo contenente le varie risposte a una specie d'inchiesta, di cui la rivista *Die Umschau* (n. 1) riassume i risultati.

Uno degli specialisti interrogati, il sig. Conrad, esprime l'opinione che non si possa abbassare il prezzo delle vetture automobili se non diminuendo le loro dimensioni, riducendo le misure della vettura, delle ruote, dei pneumatici, e sopprimendo alcune parti che oggi sono generalmente ri-

tenute indispensabili alla sicurezza e al maneggio dei meccanismi. Inutile pensare, per ora, a risparmiare sulla parte vitale e di gran lunga più costosa, il motore.

Altro interrogato è il perito giudiziario Altmann, il quale dice che l'industria non ha nessun interesse a dare sviluppo alla costruzione degli automobili a buon mercato: la maggior parte dei processi per danni è dovuta precisamente agli automobili che costano meno, quando questi automobili, dai meccanismi imperfetti, vengono condotti da individui che, non forniti della necessaria esperienza, vogliono far da sè, senza aiuto di *chauffeur*.

L'ingegnere Klose non esamina a fondo il problema, ma si limita alle generali, e dopo avere accennato ai risultati che già sono stati ottenuti in America nella fabbricazione di automobili di prezzo relativamente basso, dice che il prezzo di questi veicoli è destinato a diminuire in avvenire, come è diminuito quello degli orologi, dei velocipedi, delle macchine da cucire, ecc.

Finalmente, secondo un altro automobilista, Oscar Conström, la prima cosa da fare per diminuire le spese occorrenti per un automobile sarebbe la soppressione dello *chauffeur*, il quale non è un complemento integrante dell'automobile, bensì una persona di servizio dell'automobilista. In attesa che i progressi dei metodi di lavorazione facciano diminuire il costo delle varie parti onde si compone l'automobile, i costruttori dovrebbero cercare di fabbricare dei veicoli che l'automobilista possa condurre da solo, senza esser costretto a manipolazioni che lo facciano insudiciare.

Il nuovo regolamento inglese sulla circolazione degli automobili pesanti.

È andato in vigore in Inghilterra il nuovo regolamento che tende a conciliare gli interessi di chi fa circolare gli automobili pesanti con quelli delle amministrazioni stradali, che, con tale circolazione, vedono aumentate le spese di manutenzione delle strade.

Con questo nuovo regolamento è ammesso un carico di 5 tonnellate ed una tara complessiva fra carro-motore e rimorchio di tonnellate 6 ½. La larghezza minima dei cerchioni è fissata in cm. 12,7; e, nel caso generale, la larghezza deve calcolarsi in modo che essa non risulti inferiore a tanti mezzi pollici inglesi, ossia a tante volte mm. 12,7, quante sono le unità di peso concesse come carico all'asse delle ruote. Queste unità variano a seconda del diametro delle ruote. Se la ruota ha 90 cm. di diametro, l'unità suddetta è fissata in 7 ½ cwt. (= 381 chg.); se il diametro della ruota eccede i 90 cm., tale unità è 7 ½ cwt. (= 381 chg.) aumentata di 1 cwt. (= 51 chg.) ogni 12 pollici (30,5 cm.) di aumento nel diametro della ruota; se invece il diametro della ruota è inferiore ai 90 cm., tale unità è di 7 ½ cwt. diminuita di 1 cwt. ogni 15,2 cm. di diminuzione del diametro medesimo. Il diametro minimo ammesso nelle ruote è di 60 cm.

Da tale regolamento sono escluse le ruote con cerchioni di gomma.

La maggior larghezza ammessa per automobili pesanti è fissata in m. 2,28 fra i punti di massima sporgenza.

La velocità non deve eccedere i chm. 12,8 all'ora; però se la tara è maggiore di 3 tonnellate, oppure se il peso di ciascun asse eccede le 6 tonnellate, o se vi è un rimorchio, la velocità è limitata a 8 chm. all'ora.

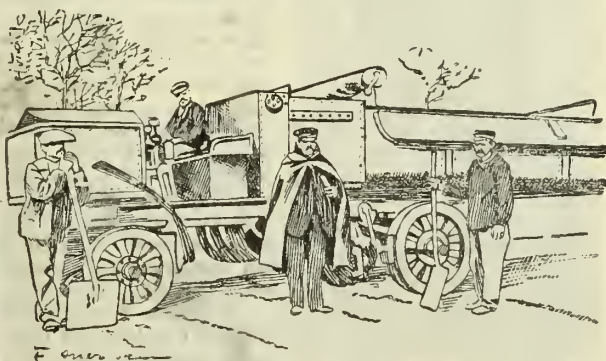
Gli automobili con cerchioni di gomma possono camminare alla velocità di 19 chm. all'ora quando il carico per ogni asse non eccede le 6 tonnellate ed alla velocità di 12 chm. per carico maggiore.

Il mozzo a cambiamento di velocità non è applicato alla **motocicletta Wanderer** (come per equivoco scrisse un nostro collaboratore nel N. 4 della *Rivista*), ma bensì sulla **bicicletta Wanderer.**

Per la pulizia delle strade.

Diverse innovazioni furono testè introdotte a Parigi nel servizio del trasporto delle immondizie.

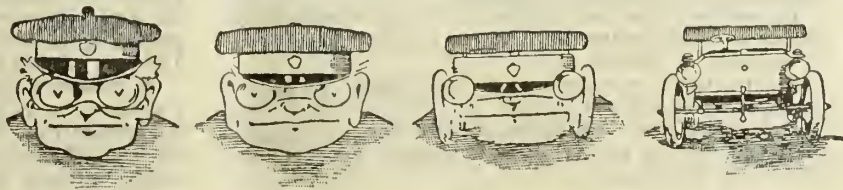
Si cominciò col carro automobile destinato a raccogliere le immondizie nelle case. Il nuovo veicolo è costituito dalla trasformazione della botte automobile d'innaffiamento che fu per qualche tempo esperimentata al Bosco di Boulogne. Come questa botte, esso dovrà procurare economia di tempo e di personale nel servizio per il trasporto delle immondizie. E difatti, mentre la botte automobile di innaffiamento contiene 5 metri cubi d'acqua, quella tirata a cavalli non ne contiene che 1200 litri.

Carro automobile per le innondazioni.

La botte automobile.

I progressi realizzati coll'impiego del carro automobile su quello ordinario per il servizio di trasporto delle immondizie sono egualmente considerevoli. Quest'ultimo non toglie che 5 metri cubi di materia, mentre il primo ne riceve sette metri cubi.

Il carro-botte è di proprietà del signor Bret, antico allievo della Scuola politecnica, ingegnere dell'8ª sezione del servizio della polizia stradale.

DARWINISMO ED AUTOMOBILISMO.

Trasformazione di un automobilista in un automobile.

GITE E CONVEGNI

Convegno d'Iglesias.

Terzo convegno sardo del Touring Club Italiano.

(28, 29, 30 aprile 1905).

La sezione d'Iglesias aveva tutto predisposto per accogliere nel modo migliore i consoci dell'isola; e ciò per opera dei consoli signori Giovanni Crotta, Fritz Posthoff d'Iglesias, Livio Sola di Monteponi, del socio Aurelio Rodriguez segretario del Convegno, e del Municipio, continuatore sempre delle tradizioni di signorile ospitalità di quest'industriosa città.

La sera del 28, l'elegante cittadina, parata a festa con bandiere e pennoni sorreggenti scritte e figure allegoriche inneggianti al Touring, presentava un aspetto gaio.

Il vessillo del Consolato d'Iglesias.

La popolazione si era riversata nelle vie ove doveva passare il corteo, ed ai balconi eran gruppi di gentili signore e signorine, delle quali molte col caratteristico severo costume locale.

Poco prima delle diciotto la numerosa squadra d'Iglesias, per la bella e piana strada provinciale che mena a Cagliari, si era mossa ad incontrare gli ospiti. Presso Domusnovas avviene l'incontro colla balda squadra dei ciclisti di diverse sezioni dell'isola, capitanati dall'egregio capoconsole di Cagliari dottor Casotti. Scambiati i primi saluti, le squadre riunite muovono verso Iglesias, ove giungono contemporaneamente al treno da cui scendono altre rappresentanze delle sezioni isolane.

Si forma il corteo. Precedono i ciclisti, più di settanta; seguono le vetture del console Crotta e diverse rappresentanze. La popolazione plaude agli ospiti; dalle finestre è un gettito continuo di fiori.

All'imbocco della piazza Sella vi è la rappresentanza comunale col sindaco cav. Melis Mameli c col concerto civico che si mette alla testa, intuonando una marcia.

Si giunge così alla piazza del Municipio, chiusa da uno steccato, ridotta ad un salone illuminato.

Sono deposte le macchine, avvengono le presentazioni. Le autorità cittadine salutano gli ospiti, che fraternizzano coi consoci della sezione. Sono antiche, care conoscenze che si rivedono, amici veduti nei precedenti convegni di Nuoro e di Cagliari che si ritrovano. Qualche consolato dell'isola non è rappresentato; e ciò per la contemporaneità di altre feste regionali.

La sezione offre una bicchierata; il capoconsole dottor Casotti si fa interprete degli ospiti, e parla ringraziando il Consolato di Iglesias.

È fatto tardi: vien provveduto agli alloggi dei gitanti, i quali si spandono per la città, al Circolo Sport, portandovi una nota gaia e simpatica. Ci si lascia per ritrovarci l'indomani mattina per la visita ai cantieri e stabilimenti della vicina Monteponi.

Con puntualità ammirevole, alle 7 del 29, la bella squadra ciclistica, capitanata dal console Posthoff, con una motocicletta del signor Piovano, giunto in quel mentre da Cagliari, s'avvia per Monteponi. Seguono in vettura il console Crotta col Sindaco, autorità e rappresentanze.

E' un mattino incantevole. Il cielo dapprima lievemente coperto, s'è rasserenato; è uno sfolgorio di luce e di colori; nell'aria è un tepore primaverile che rallegra. La città è presto passata e, malgrado l'ora, è popolatissima.

Si è sullo stradone Iglesias-Portovesme. Confusa in una nebbia che va pian piano diradandosi, s'apre una splendida vallata, limitata da una catena di alture, rotta in un sol tratto da cui scorgesi lontano il mare; nella vallata s'ergono fumaiuoli e stabilimenti; nelle alture sono fori di gallerie che s'internano; discariche di minerali. Questa è la regione dove nelle immense latebre della terra l'opera dell'uomo compie prodigi di tenacia e d'abilità.

Si giunge a Monteponi. E' un frastuono immenso di meccanismi in movimento; vapore che si sprigiona; ruote che girano senza tregua; cinghie che passano e ripassano.

La colazione a Monteponi.

Sono ad attendere la gentilissima signora Luisa Ferraris, consorte al socio comm. ing. Erminio Ferraris, direttore delle miniere, il comm. Roberto Cattaneo amministratore della società, la signora Sartori, consorte all'ing. Sartori.

La signora Ferraris ha con cortesia squisita accettato di essere la madrina del vessillo sociale.

Sono presentati gli ospiti; ed invitati dall'ing. Ferraris s'intraprende la salita alla vetta dell'altura di Congiaus.

Vi si giunge dopo una mezz'ora. Il vertice della collina con i lavori eseguiti è ridotto ad una grande spianata ove s'apre un immane scavo, nel quale vengono a sboccare diverse gallerie. Da quell'altezza il colpo d'occhio è meraviglioso. Destano grandissimo interesse i lavori che si eseguiscono colà per la ricerca del minerale. Il direttore Ferraris, il comm. Cattaneo, il personale tecnico delle miniere danno spiegazioni, e rispondono cortesemente alle mille domande.

Si è giunti alla meta, indicata da pennoni che reggono delle bandiere; le tavole sono preparate per la colazione.

S'inaugura il vessillo sociale, dono del console Giovanni Crotta. Lo stendardo è un paziente e splendido lavoro. Ha dei ricami finissimi eseguiti da signorine d'Iglesias, e dipinti pregevolissimi con stemmi intrecciati col simbolo del Touring, miniati dal giovane artista, signor Pittaluga.

Il momento solenne dello scoprimento dello stendardo è salutato da 20 colpi di mina, gentile e delicato pensiero dell'amministrazione delle miniere. Nobilissime parole pronunciano il sindaco d'Iglesias, padrino del vessillo, il comm. Cattaneo per la gentilissima madrina, il capoconsole

dott. Casotti, il socio rag. Zerbini che a nome della sezione ringrazia il console Crotta di aver donato il labaro d'onore; il console Crotta che ringrazia la società di Monteponi.

Si fa onore alla colazione di panini ripieni, dolci e vini:

Terminata la bella cerimonia, si visitano gli stabilimenti della miniera. Si giunge all'importante laveria, se ne percorrono i diversi piani ammirando i complicati meccanismi, le separazioni meccaniche dei minerali.

Di lì alla fonderia fin dove vengono levati i pani di piombo che si spargeranno nel mondo; alle caldaie, alle macchine, alle dinamo, alla laveria magnetica, ai pozzi.

Dopo la colazione a Monteponi.

Ringraziati il comm. Cattaneo ed il direttore ing. Ferraris, si ritorna ad Iglesias; ed in breve si è nella piazza del Municipio, dov'è imbandito il banchetto.

Nella residenza comunale, dove nella sala consigliare sono offerti dal Comune dolci e rinfreschi, applauditissimi parlano il dott. Casotti, il Sindaco, l'avv. Azzena di Tempio, e sono lodi al Touring, alla Direzione Generale, e sono note patriottiche che trovan eco nell'animo di tutti, e sono evviva continui e fragorosi alle consorelle città sarde rappresentate. Alle quattordici nella bella piazza ha luogo il banchetto di duecento coperti, animatissimo.

Il dott. Casotti dà lettura del bellissimo telegramma del Direttore Generale, accolto da ovazioni; ringrazia la sezione di Tempio, rappresentata da un nucleo valoroso di consoci: ed allora è unanime l'acclamazione perchè Tempio sia la sede del prossimo convegno.

Belle, inspirate parole pronuncia il cav. Michelini di quella città; ed il consocio Nurchis di Bosa, in versi dialettali, ha concetti nobilissimi in onore del Touring.

Terminato il banchetto, i convenuti si spargono per la città, portandovi un'animazione simpatica.

Alle 21 son tutti al Circolo Sport e di Lettura, ove è indetto un ballo in onore degli ospiti. Vi partecipano numerose signore e signorine, e le danze si protraggono fino alle due del mattino, tanto da lasciare tempo ad un breve riposo per la gita a Musei, al podere dell'operoso console Crotta, che ha voluto chiudere il convegno nella sua tenuta, con intelletto ed amore da lui trasformata, da una inospite landa, in luogo ameno e delizioso.

Alle 7 del 30 i ciclisti sono in macchina. Tutti gli altri nelle vetture messe a disposizione dei gitanti dal signor Teofilo Biggio, entusiasta del turismo, che merita una lode sincera ed un caloroso ringraziamento per la sua gentile cooperazione; e si parte per Domusnovas. Sono ad attenderci il Sindaco, la Giunta, la popolazione festante.

Sostano le vetture, ed i ciclisti proseguono per visitare la vicina grotta di San Giovanni, vero tunnel naturale che passa sotto le alture di Marganai-Reigraxius.

Al chiarore delle torce gli ospiti ammirano le bellezze della grotta, le figure che si determinano nel vasto e lungo antro. Non se ne uscirebbe più; ma è necessario fare ritorno e, riprese le macchine, si è presto a Domusnovas.

Il Sindaco, con quella cortese ospitalità che è generale nella popolazione sarda, ci invita nella residenza comunale dove vien offerto un *vermouth* d'onore e dolci. Con felice improvvisazione in versi il segretario del Comune Maxia saluta i convenuti ed inneggia al Touring. Il dott. Casotti ed il pubblicista Satta rispondono ringraziando.

Sono sopraggiunte intanto altre vetture con signore e signorine d'Iglesias, e vien dato l'ordine della partenza.

La lunga sfilata di ciclisti e vetture traversa Domusnovas, e supera il breve tratto che separa questo paesello da quello di Musei.

Viene attraversato anche questo paese e si è alla strada che conduce alla tenuta del console Crotta. Il console, circondato dalla signora e dai famigliari, ci attende, e con cortesia e gentilezza insuperabili ci accoglie. Vengono distribuiti dei fiori, e ci si guida ad un ampio pergolato dove è imbandita con gusto, con fasto, la tavola.

A destra ed a manca, sono splendidi prati verdeggianti, testimonianti come i metodi razionali ben applicati dovranno avere anche in queste regioni il loro avvenire.

Il console Crotta c'invita a tavola. La cordialità è al massimo, l'allegria schietta è in tutti. Si fa onore alla mensa.

Siamo alla chiusura del Convegno e non è più possibile frenare i discorsi. E' un fuoco di fila. Con versi indovinati dà l'attacco il socio Libero Rodriguez, cui fanno seguito i pubblicisti Satta e Mameli, il rag. Zerbini che rende omaggio alla munificenza del console ed alle sue iniziative agricole e ringrazia tutti i convenuti; il reverendo Murru, simpatica figura del curato; il socio cav. Paolo Boldetti, valente industriale e ardito agricoltore, che in un discorso magistrale prevede la redenzione agricola della Sardegna nelle due forze riunite dell'associazione e cooperazione; il Sindaco di Musei; l'assessore d'Iglesias Enrico Olla; gli avv. Atzara e Azzena di Tempio; il pretore avv. Thermes, cui rispondono applausi continui al Direttore Generale, al Consiglio del Touring, al console Crotta, alle città sarde alla Sardegna, alla patria.

Per acclamazione è confermata Tempio sede del futuro convegno.

L'ultimo gruppo fotografico a Monteponi.

Al termine della mensa, visita al podere, alla casa colonica, alle stalle razionali, al caseificio.

Il console è d'una cortesia infinita. Offre la vernaccia; e coi calici alzati ripieni del bel vino biondo che ha i riflessi dell'oro, la tempra d'acciaio e l'aroma delizioso, eccellente prodotto di quest'isola generosa, dai forti entusiasmi e dalle energie meravigliose, fra gli evviva al T. C. I., fra i ringraziamenti unanimi al console ospitale si chiude il Convegno.

Son tolte le macchine, le vetture sono pronte, si riprende la via del ritorno.

Nell'animo, nella mente d'ognuno è il ricordo gradito dei giorni di feste amichevoli, passati in una poesia d'affetti, in una piena d'entusiasmo caldo e sincero, come sa dare la nostra Associazione, che nel ritemprare le forze fisiche, rinfranca ed affratella i cuori.

Esposizione Regionale Marchigiana.

(Agosto-ottobre 1905)

Convegno turistico.

Nei mesi di agosto, settembre, ottobre 1905 si terrà a Macerata un' Esposizione Regionale Marchigiana, comprendente cioè i prodotti delle provincie di Macerata, Ancona, Ascoli-Piceno e Pesaro-Urbino, nonchè quelli dei marchigiani fuori regione.

Ad alcune sezioni o divisioni di sezione potranno poi concorrere produttori di altre provincie italiane e dell'estero.

L' Esposizione comprenderà le seguenti sezioni:

I. Agraria-Zootecnica. II. Industrie. III. Belle Arti, Archeologia, Arte Sacra. IV. Didattica. V. Credito, Previdenza, Beneficenza. VI. Igiene, Assistenza Pubblica, Arti Sanitarie. VII. Sport. VIII. Archivi (comprendente anche le due sottosezioni Mostra del Risorgimento Italiano e Mostra Dialettale Folk-lorica. IX. Concorso per illustrazione della Regione Marchigiana.

La sezione VII *(Sport)* è nazionale, e comprenderà i gruppi alpinismo, automobilismo, ciclismo, carrozzeria, caccia e tiro a segno, ginnastica e scherma, fotografia.

Durante il periodo della esposizione (che ha principalmente lo scopo di far conoscere una regione un po' dimenticata), avrà luogo a Macerata un grande convegno del Touring.

*
* *

ALESSANDRIA. — Contrariamente a quanto ci era stato scritto, nella organizzazione del convegno velocipedistico svoltosi in Alessandria il 7 maggio, non ebbero alcuna ingerenza nè il Circolo Velocipedistico Alessandrino, nè il Consolato del Touring.

AOSTA. — In occasione dei grandi festeggiamenti indetti per l'inaugurazione della strada internazionale Grande S. Bernardo la società ciclistica Augusta Pretoria, sotto gli auspicî del municipio di Aosta, intende di dare una prima e decorosa affermazione della sua esistenza coll'indire in questa città una grande riunione ciclistica che si svolgerà il 16 luglio.

Oltre ad un artistico distintivo-ricordo per tutti i partecipanti, verranno assegnati ricchi e numerosi premî.

ANCONA. — La gita a Falconara, di cui s'è parlato nella *Rivista* di aprile, era stata organizzata dalla sezione Audax di Ancona, i cui soci sono quasi tutti anche soci del Touring.

BORDIGHERA (Porto Maurizio). — Assai fiorente è la squadra ciclistica del consolato del Touring a Bordighera. Essa ha la sua brava fanfara, il medico, il meccanico; e può dirsi perciò una squadra modello. Presenteremo nel numero venturo la riproduzione d'una fotografia della squadra nella sua elegante divisa, e presentiamo intanto quella di altra fotografia rappresentante il medico dott. E. Ammirato (a sinistra), l'alfiere signor Bartolomeo Balanco, ed il console signor procuratore F. E. Biancheri.

CASTELFIORENTINO (Firenze). — Riuscì assai bene domenica 21 giugno l'inaugurazione del vessillo del locale consolato del Touring, sia per il concorso delle rappresentanze consolari di Firenze e Fucecchio, sia per l'eletto pubblico in buona parte composta di gentili signore e signorine.

La cerimonia ebbe luogo nella sala del Circolo Ricreativo Umberto I e fu preceduta da accurata esecuzione mandolinistica di giovani dilettanti del paese.

Dopo brevi parole di presentazione del console di Castelfiorentino, cav. Guido Del Pela, e dopo la lettura fatta dal segretario del consolato, signor tenente Giulio Redi, delle adesioni dei consoli d'Empoli, Certaldo e Firenzuola, la madrina del vessillo, signora Pia Niccoli, tenne il discorso inaugurale, compendiando il decennio del Touring ed evocando con splendida chiusa lo spirito forte della donna moderna.

Si sciolse la riunione fra gli unanimi applausi e congratulazioni alla colta e distinta signora Niccoli.

Il banchetto sociale alla locanda *L'Italia* riuscì cordialissimo e ci fu uno scambio di bene ispirati brindisi.

Chiuse la festa la sfilata ciclistica sul piazzale Vittorio Emanuele, in cui spiccavano le due graziose giovanette della rappresentanza di Fucecchio, signorine Jelma Ciapetti ed Argentina Nardini. Quindi inaugurazione di un cartello indicatore al bivio presso il ponte alle Formiche e gita al villaggio di Varna in comune di Montaione, ove alla villa Del Pela fu servito un *vermouth* d'onore. La ridente collina, coi suoi effluvî primaverili, accrebbe il brio dei gitanti. Frattanto la Filarmonica G. Verdi in paese svolgeva, sulla piazza del Popolo, un applaudito programma, sotto l'abile direzione del maestro Alfredo Torri. Fra i consoli intervenuti erano: Strigalli Bianconcini Lodovico di Firenze, Debelz Edmondo di Francia, Lensi Soldaini di Fucecchio.

CHIETI. — Uno dei festeggiamenti più riusciti per l'inaugurazione di questa ferrovia elettrica, fu certamente il convegno ciclo-automobilistico indetto da questa sezione del T. C. I. Un comitato di gentili signore, un altro di gentiluomini e la Sezione del Touring offrirono tre magnifici vessilli in seta ricamata e la Sezione, oltre ad un elegante distintivo-ricordo, offrì premî numerosi in medaglie d'oro, d'argento e di bronzo; ma il premio più splendido fu la grandiosa coppa in argento massiccio, donata dal duca degli Abruzzi, presidente onorario del convegno.

All'appello della Sezione di Chieti risposero numerosissimi i ciclisti, che qui trassero d'ogni parte della media Italia, sino dall'alma Roma.

E mai spettacolo più imponente di gagliarda bellezza vide questa città, dello sfilare attraverso le sue vie delle numerose squadre ciclistiche precedute ognuna dai serici vessilli

Ammiratissima sopra tutte, fu quella di Pescara, che, forte di oltre 40 campioni tutti bianco vestiti, era preceduta da una fanfara; plaudita pure quella di Lanciano, nella uniforme bleu, che con gentile pensiero aveva ornato di fiori tutte le sue macchine. Anche la squadra romana che, sebbene non numerosa, pure era rappresentata da un nucleo di forti pedalatori, col petto costellato di ciclistici ricordi, destò vivissima simpatia; nè da meno delle altre fu la squadra cittadina, che con signorile eleganza fece gli onori dell'ospitalità. Il corteo aperto da una decina di motociclette, era chiuso da alcuni automobili, dai quali distribuivano grazie e sorrisi belle signore e signorine.

Gli onori della festa toccarono all'on. Brunialti, il quale rappresentava la direzione generale del Touring; e i ciclisti qui convenuti gli fecero una grande ovazione al suo arrivo, ed un'altra ancor più grandiosa gliene fecero al banchetto di oltre cento coperti, allorchè egli con calda, ispirata parola inneggiò all'Abruzzo forte e gentile, alle sue tradizioni, alle sue arti antiche, traendone i più lieti auspici, per un rinnovamento economico di queste terre incantate. E il banchetto, tenuto nel teatro del Circolo degli amici, riuscì una affettuosa, espansiva dimostrazione di fratellanza, fra tutti quei giovani vigorosi e animosi, che al cavallo d'acciaio chiedono sane emozioni, graditi diletti e miglioramento intellettuale.

Lo sport ciclistico è largamente diffuso ed amato in questo aspro Abruzzo, il quale seppure ha le montagne più ardue, le accidentalità più numerose del suolo, ha d'altra parte strade meravigliose e ben tenute, facilmente pedalabili, e che offrono allo sguardo attonito del turista i più splendidi panorami, le più sorprendenti visuali che in qualsiasi altra parte d'Italia; e non per nulla l'Abruzzo è detto la Svizzera italiana.

Momento emozionante fu la distribuzione dei premî, fatta alla villa comunale, da un gruppo di signorine nel palco del Comitato.

Quelle varie centinaia di giovani venuti d'ogni parte, alcuni dei quali si erano disputato un premio in una *gimkana*, ricevevano

commossi dalle gentili mani femminili, e stendardi, e medaglie ed eleganti oggetti; e quando in fine la preziosa coppa ducale fu assegnata alla squadra di Pescara, un grido unanime echeggiò fra le molte migliaia di gente accorsa allo spettacolo nuovo e geniale: *Viva Pescara, viva il ciclismo, viva il Touring Club!* cui i forti pescaresi risposero: *Viva Chieti!*

Indimenticabile festa per la nostra città, e per tutti i ciclisti convenuti.

CHIVASSO (Torino). — Veramente splendida riuscì la festa dell'inaugurazione del vessillo del consolato di Chivasso del Touring Club Italiano.

Alle ore 10 cominciò il ricevimento delle squadre ciclistiche in arrivo. Giunse per prima la Pietro Micca di Biella, quindi il battaglione volontari ciclisti di Torino, comandati dal capitano Goretta, che fecero sul piazzale del Municipio parecchie evoluzioni ciclistiche.

Alle 10,15 giunse la Pro Vercelli al suono della propria fanfara, una ventina circa; l'Unione Ciclistica di Caluso; lo Sporting Club di Torino, e Routiers, pure di Torino. Da Crescentino arrivò una squadra dell'Unione Ciclistica; da Trino l'Unione Sportiva; da Cuneo una rappresentanza dell'Audax, e da Chieri un plotone ciclisti, tutti colla rispettiva bandiera.

Presero pure parte alla festa numerose rappresentanze, fra le quali notavansi quelle di Livorno, Verolengo, Balzola, Casalborgone, San Sebastiano Po, ecc.

A tutti gli intervenuti venne offerto il *vermouth* d'onore nel teatro Civico. Alle ore 10,30 il padrino cav. Druetti col console, signor Parigi, si recò a prendere la graziosa signorina Croce con un automobile infiorato, poi unitamente alle società ciclistiche intervenute, andò nel piazzale del Municipio, dove il Console, con belle parole, ringraziò gl'intervenuti, e quindi invitò padrino e madrina a scoprire lo stendardo. Seguono elevate parole d'augurio del sindaco cav. Druetti.

Poco dopo, sfilata per la città fra le acclamazioni di *Viva Chivasso, Viva il padrino e la madrina, Viva il Comitato!*

A mezzogiorno, grande banchetto all'albergo della Posta Reale, con intervento di circa 180 commensali. Alle frutta, il signor Bersano legge le adesioni ed a nome del Comitato ringrazia con gentili parole gli intervenuti, i quali lo applaudirono calorosamente.

Il capitano Goretta pronunziò pure un discorsetto a nome del suo battaglione. Quindi parla il cav. Crosa, console a Casalborgone, e ricorda i primi tempi del ciclismo di cui si dimostra sempre entusiasta.

Viene spedito al cav. Johnson, direttore del T. C. I. a Milano, un telegramma di saluto. Briosamente parla ancora, per lo Sporting Club, il signor Augusto Ferraris, e per ultimo ringrazia commosso il sindaco quale amico fervente dello *sport*. Il signor Parigi, console di Chivasso, con belle parole, ringrazia i suoi cooperatori ai quali offre un'artistica medaglia d'argento.

La banda Filarmonica suonò in seguito scelti pezzi, quindi, alle ore 3,30, nuova sfilata per la città e adunanza nel palazzo municipale, ove si distribuiscono le medaglie alle bandiere; dopo di che, bicchierata offerta dal console, e scioglimento del convegno.

CRESCENTINO (Novara). — L'Unione ciclistica Crescentinese, per festeggiare l'anniversario di sua fondazione, sotto il patronato della Società esercenti, commercianti ed industriali, indice pel giorno 30 luglio p. v. un grande convegno ciclistico con ricchi e numerosi premî a tutte le società ciclistiche, ai battaglioni volontari ciclisti ed automobilisti, alle squadre Touring, Audax, Routiers, Fortiores, alle signore cicliste, agli automobili, motociclette, fanfare e bandiere.

Si preparano svariati divertimenti.

CUNEO. — La commissione incaricata dello studio per il grandioso convegno ciclistico, che la società sportiva *La Rota*, sotto l'egida del comitato dei festeggiamenti dell'esposizioni, indirà nel prossimo settembre, ha cominciato i suoi lavori preliminari. Venne diramata una prima circolare d'invito a tutte le società sportive del Piemonte, Lombardia e Genovesato, nonchè a varie società ciclistiche francesi le quali già da tempo promisero il loro intervento a questo convegno.

LUCCA. — Rallegrata da una splendida giornata primaverile, ebbe luogo la prima gita della nuova società turistica degli studenti universitarî pisani, nella storica ed antica città di Lucca. Dopo tanti giorni di acqua, di nuvole, di tempo burrascoso, il cielo parve coadiuvare con un bel sole il lieto convegno che riuscì brillante ed ordinato, mercè le cure, del console di Lucca cap. Raniero Dinucci, dei signori Landucci Camillo, Landucci Dante, Matteucci Luigi.

Alle 14 una trentina di soci del Touring Club Italiano, consolato di Lucca, si riunirono: una squadra andò ad incontrare gli invitati a Ripafratta, mentre l'altra con la bandiera, si fermò ad aspettarli a San Donato. L'incontro fu amabilissimo; gli ospiti, in numero di trenta, divisi in tre squadre, guidati dal presidente della nuova società signor Bardelli, furono ricevuti dai consoli signori Dinucci e Piegaia. (Il capoconsole signor Oscar Orsi si fece scusare, costretto ad assentarsi, facendo parte dei festeggiamenti floreali di Lucca).

Il lungo corteo dei ciclisti, sfilando per le vie principali della città, si recò subito alla birreria Pfuanner, dove il Touring di Lucca offrì agli studenti pisani un lauto rinfresco. Parlano a nome della nuova società universitaria, ringraziando dell'accoglienza ricevuta, lo studente Maracarlo del secondo anno di legge, e Chiappini del primo di medicina.

A lui risposero molto bene a nome del Touring il console signor Piegaia e il signor Colombini, padre di un valoroso bambino, forte ciclista anch'esso. Lo studente Antoni del secondo anno di medicina, invita i soci del Touring a Pisa fra gli evviva alle due città e alla nostra massima associazione turistica.

Lunedì i ciclisti lucchesi condussero i compagni a fare un giro in bicicletta sulle stupende e oramai conosciute *Mura*, che hanno dato il nome a Lucca di *città dall'arborato cerchio*, cantando il tradizionale inno studentesco, interrotti spesso da grida di: *Evviva gli studenti dell'Università di Pisa, Evviva Lucca, Evviva il Touring Club Italiano, Hipp... Hipp... Urrah!...!*

Scesi dalle Mura, alcuni si recavano al concorso delle bande; altri che preferivano visitare, invece, le varie bellezze artistiche, che, indiscutibilmente, si trovano in questa antica città, si recarono a visitarle sotto la guida dell'erudito e infaticabilissimo console del Touring, cap. Raniero Dinucci.

Alle 18, le tre squadre studentesche ripartirono per Pisa, accompagnate per un buon tratto di strada da alcuni soci del Touring con la bandiera. Il saluto nel lasciarsi scambievolmente fu cordiale, come fu cordiale ed unisono il voto e il desiderio di ritrovarsi presto nella bella città di Pisa.

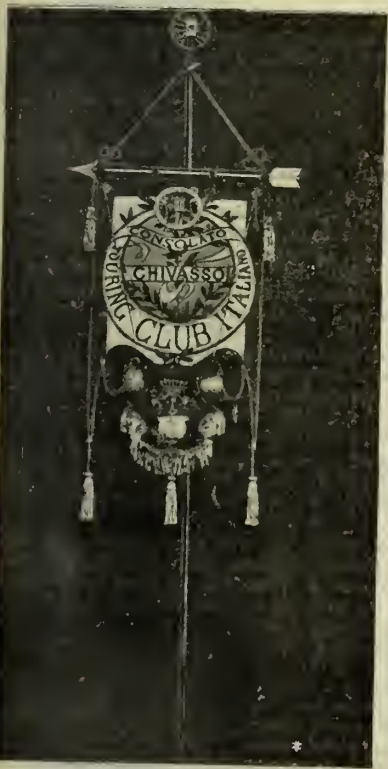
Mario Barzellotti.

MELEGNANO (Milano). — Il giorno 11 giugno si tenne a Melegnano un convegno ciclistico. Le squadre vennero accolte nello storico castello Mediceo; il corteo, alle 14, si recò all'ossario dei caduti nella battaglia 8 giugno 1859; ed alle 16 ebbe luogo la sfilata ciclistica.

NOVI LIGURE (Alessandria). — Domenica 6 agosto, in occasione delle feste patronali della Madonna della Neve, avrà luogo a Novi Ligure un convegno ciclo-automobilistico, organizzato per cura della Associazione esercenti, commercianti ed industriali. Sono stabiliti numerosi premî. Le adesioni restano aperte sino al 25 luglio; tassa L. 2,50.

PALMANOVA (Udine). — Compie nel corrente anno il suo decennio di fiorente vita il Club Ciclistico Palmanova, e volendone degnamente solennizzare la ricorrenza, la presidenza in unione al locale Consolato del Touring, indisse per i giorni 17, 20, 24 settembre, 1 ed 8 ottobre, una serie di riunioni turistiche-sportive: congresso regionale ciclistico, convegno ciclo motociclistico, corse podistiche, ecc.

Quanto prima verranno pubblicati i relativi dettagliati programmi designando per tutte le riunioni ricchi e svariati premi, distintivi e medaglie ricordo.

Altre società ed enti morali cittadini si son già costituiti in comitati di festeggiamenti, per cui s'avranno in quei giorni: fiere, esposizioni, mostre, tiri, accademie di scherma e ginnastica, tombole, spettacolo d'opera, ecc., ecc.

PIACENZA. — Riuscì splendidamente il grande convegno ciclistico del giorno 18 giugno. La città aveva, fino dalle prime ore, un'animazione insolita fatta di festività gaia e rumorosa.

I ciclisti affluivano da ogni parte, da tutte le strade, coi distintivi e le divise dai colori vivaci e con le fascie al braccio.

Il comitato aveva già disposto le cose perfettamente, ed è precipuo merito suo se tutto è proceduto con regolarità.

Si calcola che quasi mille ciclisti abbiano partecipato a questo convegno, che resterà memorabile nelle cronache del turismo.

Verso le nove — mentre finestre e balconi lungo le vie che dovranno essere percorse dal corteo si vanno addobbando e sulle piazze e nei crocicchi maggiori si va addensando il pubblico — la massa ciclistica si dirige, a drappelli, verso il piazzale Garibaldi, ove è fissata la radunata di tutte le squadre. Il corteo si forma.

L'arrivo dei ciclisti — non molti i motociclisti — continua rapido ed incessante. Una gran folla — tra la quale risaltano le *toilettes* chiare delle signore accorse numerose — fa ala lungo il viale della Abbadia. Dopo le dieci il corteo, comincia a sfilare.

Le vie per le quali si svolge il corteo — che, si può dire, attraversa mezza la città per recarsi al teatro Municipale — sono affollatissime; le finestre gremite: da molti balconi si gettano fiori alle squadre migliori. Il corteo sfila tra due fitte ale: ogni tanto partono acclamazioni, cui rispondono i ciclisti col grido di *Viva Piacenza!*

Tentiamo un elenco squadre che hanno partecipato al convegno:

Milano — Battaglione volontari ciclisti 51; Acqui — Club sportivo 31; Alessandria — Circolo velocipedistico; Biella — Società ginnastica 10; Bologna — Routier Italiano 12; le società di Brescia, Bresso, Broni, Carugate, Casalpusterlengo, Cernobbio, Chiavari, Concorezzo d'Adda, Como, Cremona, Cuneo, Fiorenzuola — unica della Provincia — Genova, Gorgonzola, Lodi, Melegnano. Melzo, Milano — che ha dato il più vario contingente ciclistico — Modena, Parma, Pietra Ligure, Quinzano d'Oglio, Reggio, S. Giorgio bresciano, Soresina, Suzzara, Verona, Voltri, Casalbuttano — questi ultimi con numerosa e ottima fanfara.

L'immensa e rumorosa rappresentanza ciclistica arriva sul piazzale del teatro Grande: i ciclisti entrano a frotte nella platea, che in breve è affollata, mentre eleganti signore, sfoggiando *toilettes* lussuose, popolano i palchi.

Il teatro — che presenta un aspetto magnifico — accoglie così la massa grande degli ospiti graditi, allegra e vivace.

Profittiamo dell'intermezzo musicale per segnare — intorno al banco delle autorità, disposto sul proscenio — la presenza del cav. Fioruzzi presidente del comitato Pro-Piacenza, dei vice-presidenti Monti e Maretti, del colonnello Capello, l'infaticabile e benemerito presidente della sezione turistica — organizzatrice di questo convegno — del regio commissario cav. Bellini, del consigliere delegato di prefettura conte Rovasenda, del presidente del tribunale conte Cavalli, del procuratore del re avv. Marconi.

Dietro le autorità si collocano tutti i vessilliferi.

Come la musica tace, comincia a parlare il regio commissario cav. Bellini, il quale porta il saluto della città e conclude:

" L'Italia guarda a voi con speranza come ai suoi figli prediletti: Piacenza, che ha il vanto di avervi qui convocati, vi dice una sua parola di lode sincera e cordiale, v'incuora a contemperare con la prudente oculatezza l'ardire dei vostri anni giovanili e l'irruente volo dei vostri cicli e motocicli e augura di vedere, per il vostro esempio, anche più fiorente nella propria cerchia, la nobile emulazione che v'induce a dedicarvi a così salutare ginnastica moderna. Giovani egregi, siate fra noi i benvenuti! ".

Si applaude e si grida *Viva Piacenza!*

Il cav. Emilio Fioruzzi presidente del comitato, che ha portato sempre una nota simpaticamente caratteristica, pronuncia un discorso molte volte interrotto da applausi.

Poi, come presidente della sezione ciclistica e come soldato, parla il cav. Capello, improvvisando un felice ed eloquente discorso. Comunica prima un telegramma del comm. Jonshon, il direttore generale del Touring, al quale era stata offerta la presidenza onoraria del convegno, che scusa l'assenza e fa auguri e saluti a tutti i convenuti. Si applaude al nome di Johnson.

Il colonnello Capello salutò quindi i convenuti a nome della sezione da lui presieduta. Rilevò il significato di questi convegni, che valgono a stringere fra le popolazioni vincoli di fratellanza. Loda l'istituzione dei battaglioni di volontari, che tanti preziosi servigi possono rendere alla patria. Chiude, con frase alata, augurando che le istituzioni militari abbiano da essere sempre sorrette dal sentimento nazionale. Quest'ultime parole provocano un applauso, che dura qualche minuto.

Quindi si è fatta l'assegnazione — per sorteggio — dei tre premi assegnati. E furono estratti i numeri 354, 511, 408.

La sfilata ciclistica — che costituiva la *great attraction* — ebbe luogo alle 14 circa. Il corteo si formò sul piazzale del teatro Grande; percorse diverse strade — svolgendosi fin sul pubblico passeggio — e da per tutto la folla si accalcava — ritornando nuovamente al teatro.

Fu la sfilata per l'aggiudicazione dei premi. La giuria aveva preso posto in un palco in piazza dei Cavalli.

Alle 18 ci fu poi l'assegnazione dei premi al Municipale.

PRATOLA PELIGNA (Aquila). — In occasione delle feste della SS. Trinità e S. Vincenzo Ferreri tenutesi in Pratola nei giorni 17, 18 e 19 giugno, il Consolato di Pratola organizzò un convegno ciclistico.

Intervennero molti ciclisti. Vi fu sfilata per la città con a capo le bande intervenute alla festa e si fece ingresso trionfale al paese nel ritorno dalle corse. In conclusione una festa ben riuscita.

REGGIO CALABRIA. — Domenica 28 maggio nella trattoria Vetere si riunirono a banchetto, ad iniziativa dei consoli del Touring avv. Cilento e Mussi, una ventina di soci residenti in Cosenza per festeggiare il decimo anniversario della fondazione del Touring.

Il banchetto non poteva riuscire più lieto ed i soci entusiasmati non facevano che progetti di gite.

A un certo punto sorse l'avv. Cilento per proporre di bere in onore di Federico Johnson e di Luigi Vittorio Bertarelli, i due benemeriti del Touring e dei turisti.

In conclusione, una serata davvero gaia, durante la quale si fecero dei bei progetti, che sarebbe peccato se non fossero tradotti in atto.

Venne spedito il seguente telegramma:

Direttore Generale Touring
al banchettissimo nel Cortilone del Castello Sforzesco
Milano.

Mentre costà celebrasi apoteosi nostro glorioso Touring, soci sezione cosentina adunati modesto banchetto inviano *vi et mente* vibrante, entusiastico saluto a Federico Johnson e Luigi Vittorio Bertarelli, che sono anima fiorente associazione.

Avv. Cilento — Avv. Mussi
Consoli.

RHO (Milano). — Al convegno ciclistico del giorno 18 giugno intervennero ben ventiquattro associazioni, fra le quali quella di Albairate, Alessandria, Bellinzona, Bergamo, Biella, Busto Arsizio, Cernobbio, Cernusco, Como, Corbetta, Creva, Fagnano, Gorgonzola, Legnano, Locarno, Magenta (con fanfara), Mariano Comense, Mendrisio, Palestro, Saronno, Lainate, Vedano, Udine.

Seguì anche la premiazione dei vincitori della gara di tiro a segno. Il conte Scapinelli, sottoprefetto di Gallarate, improvvisò un patriottico discorso, riscuotendo applausi ad ogni frase. Seguì la consegna dei premi.

Troppo lungo sarebbe nominare i premiati di tutte le categorie. Ogni premio veniva consegnato personalmente dal sottoprefetto, il quale ad ognuno rivolgeva parole di elogio ed incoraggiamento. In onore sempre del simpatico sottoprefetto, ebbe luogo un banchetto dato dai promotori delle feste.

SPARANISE (Caserta). — Il convegno turistico interprovinciale, che era stato fissato per lo scorso maggio dovette, per varie ragioni, venir rimandato, ed avrà luogo nella seconda metà del corrente luglio.

STROPPIANA (Novara). — Non sono ancora trascorsi due anni, dacchè per iniziativa di pochi ma volonterosi ciclisti, sorse in Stroppiana (comune di poco più di 3000 abitanti) il Club Ciclistico, che, sia pei brillanti successi ottenuti ai vari convegni ciclistici, sia per l'ammirabile sviluppo da esso preso, merita d'essere segnalato dalla *Rivista*, e di servire d'incitamento, e per conoscere quanto possono contribuire la ferma volontà, la disciplina e l'amore allo *sport* a creare forti associazioni anche nei piccoli centri, ove sarebbe parso follia il tentare la prova.

Giovanni Opezzo
console del T. a Stroppiana.

Il Club è composto di oltre 40 ciclisti, rappresentanti indistintamente tutte le classi sociali, tutti animati dal più vivo desiderio di conoscere, pedalando, questa nostra bella Italia, ben sapendo che unitamente al diletto essi ne trarranno beneficio fisico, intellettuale e morale, col buon volere e colla disciplina.

Ed è in forza di tali doti, che nella testè scorsa annata, non poche furono le distinzioni guadagnatesi in convegni importantissimi dalla squadra del Club, che si meritò d'essere qualificata fra le migliori squadre.

Della ormai valente fanfara, bastano a dir le lodi i brillanti ed incontestati successi ottenuti ad Asti, Ivrea, Santhià, Genova, Livorno, Vercelli, Racconigi, Alessandria e Milano, ove s'ebbero dalle rispettive cittadinanze applausi calorosissimi e grandi prove di simpatie, e dalle Giurie distinti premi.

In particolar modo va menzionato il brillante successo ottenuto a Racconigi, alla grande manifestazione patriottica dei ciclisti piemontesi, ove le toccarono gli onori della giornata.

Stroppiana va superba a buon diritto dell'ammirata e ovunque applaudita sua squadra, e data la solerte ed appassionata cura che l'infaticabile locale console del T. C. I. e presidente, signor Giovanni Oppezzo, conserva alla squadra, corrisposto in modo ammirevole dai componenti tutti la medesima, è lecito sperare che anche nella corrente annata ciclistica, non pochi saranno gli allori che andranno ad accrescere ornamento e pregio alla diggià ricchissima bandiera, a tutto vanto ed onore del piccolo ma forte Stroppiano.

TRECELLA (Milano). — L'Unione Ciclistica di Melegnano, affiliata al T. C. I., forte di numerosi soci, effettuò una gita alla villa del conte Resta Pallavicino, deputato pel collegio, allo scopo di pregarlo d'accordare il suo appoggio morale al comitato costituitosi per commemorare la battaglia dell'8 giugno 1859.

La numerosa schiera dei soci, in divisa, con il presidente e la fanfara XXIII Marzo, mosse verso Melzo ove la Società ciclistica locale offerse un *vermouth* d'onore. Ad incontrare i compagni di Melegnano si mosse una squadra di ciclisti di Pozzuolo Martesana, i quali si sono testè organizzati in associazione. Il sindaco di Pozzuolo cav. Cereda, ricevette i ciclisti di Melegnano in Municipio, e porse loro il saluto, dichiarandosi soddisfatto dell'affratellamento e offerse un *vermouth.*

I ciclisti Melegnanesi e di Pozzuolo, uniti colle rispettive fanfare, vennero accolti festosamente nella villa di Trecella dall'onorevole deputato, dalla sua signora e dalla distinta famiglia, che conta cinque soci del T. C. I. Nel giardino erano imbandite le tavole con vivande e vini scelti. Il conte Resta ringraziò gli ospiti dichiarandosi onorato della visita e dell'offerta

Villa Resta-Pallavicino a Trecella.

fattagli di patrocinare i festeggiamenti che ebbero luogo in Melegnano l'11 giugno.

Gl'intervenuti applaudono le cortesi parole dell'oratore e, ristorati, si diressero alla volta di Cassano d'Adda, donde ritornarono in paese.

VENEZIA. — Maggiore allegria ed affiatamento non si potevano desiderare nella gita ciclistica fatta a Quinto di Treviso domenico 18 giugno dalla Società Ciclisti Veneziani, che promette di ritornare agli antichi *bei tempi.*

Un bel sole accompagnò i ciclisti nell'andata. I cappelli bianchi collo stemma di Venezia ed i bracciali rossi ed oro mettevano una simpatica nota vivace sulla bianca via. Alcune bandierine e parecchie biciclette infiorate rendevano ancor più pittoresco il bel gruppo composto di circa quaranta ciclisti.

Il banchetto alla trattoria Graziati a Quinto fu, non occorre dirlo, ciclisticamente rumoroso ed allegro. Parlarono l'avv. Cornoldi, l'avv. Fano, il cap. Brocchieri, tutti applauditi anche da chi non aveva capito niente per l'assordante baccano, al quale volle unirsi la pioggia con relativi tuoni.

Inforcate le macchine, la squadra tornò a Mestre e tutti manifestarono la speranza che si ripetano queste occasioni di sano divertimento. La nuova Presidenza non dormirà certo sugli allori.

Società sportive

Il primo congresso del "Routier".

Il convegno nazionale turistico ha offerto occasione al Routier Italiano di radunarsi a congresso per la prima volta a Milano.

I *routiers* nel loro primo congresso, hanno espresso propositi e hanno fissato accordi per dare incremento alla nuova istituzione, col procurarle nuovi soci, specialmente e soprattutto negli elementi giovani, i quali portano un contributo di entusiasmo e di forza. I convenuti hanno dato suggerimenti, hanno fatte raccomandazioni all'uopo alla direzione e ai capi sezioni; e il direttore generale, signor Edgardo Bonesi di Bologna, che presiedeva, ha dato gli opportuni affidamenti. Al congresso — che ha avuto luogo nella palestra comunale di corso Romana, 10 — assistevano anche alcune signorine, che furono festeggiatissime.

ALBENGA (Genova). — Si costituì la società Unione Sportiva Albenganese. Ne fanno parte molti soci del Touring. La società conta diggià una cinquantina di soci. Presidente è il signor avv. Luigi Scola. Per il 30 luglio si avrà un convegno internazionale. Le bellezze varie della pianura albenganese, i monumenti romani, l'isola Gallinara, la spiaggia affollata di bagnanti in quella stagione estiva, saranno d'incentivo per chiamare in quella plaga ridente numerose comitive.

CASTELLANZA (Milano). — Il nuovo sodalizio Veloce Club di Castellanza si è costituito, nominando presidente il geometra signor Flavio Regnani. I soci del Club compirono già qualche gita, che riuscì bene.

DESIO (Milano). — Si è costituita in Desio un'Unione Sportiva. Scopo di questa è: diffondere l'amore per gli esercizi sportivi, promuovere, organizzare e dirigere gite e gare sportive. Il consiglio direttivo è così composto:

Presidente il signor Alberto Marelli, console del Touring; vice-presidente il signor Citterio dott. Gaetano, farmacista, affiliato al Touring; consiglieri i signori Arrigoni ing. Enrico, Bosio Carlo, Citterio Maurilio e Mazzoleni Renzo.

LAVIS (Trentino). — Si è costituita a Lavis la società ciclistica Veloce Club Basso Avisio, sotto la presidenza del signor Augusto Stenico. Auguri.

LECCO (Como). — Alle numerose società sportive che già qui esistono, viene ora ad aggiungersi anche quella dell'Auto Club testè costituitasi anche nella nostra città. Scopo esclusivo è lo sviluppo dell'automobilismo e tutti i soci devono appartenere al Touring Italiano. La sede provvisoria è fissata al Caffè del Teatro.

LOANO (Genova). — Promossa da varî soci e non soci del Touring, è sorta l'Unione Sportiva Loanese per lo sviluppo dello *sport* in genere, ma più particolarmente dello *sport* ciclistico.

Nella numerosa assemblea tenuta di recente venne eletto, dopo approvazione dello statuto, a presiedere la nuova società il signor G. Giuseppe Genta, farmacista del T. C. I., furono nominati vice-presidenti i signori Accome Vincenzo fu cav. Giuseppe e Accome Andrea, cassiere il cav. Marazzi, tutti e tre soci del T. C. I., ed a segretario il prof. F. Vincenzo Molle.

L'Unione s'è proposta di inaugurare nell'agosto la propria bandiera sociale e d'indire per tal giorno una festa sportiva invitando le società limitrofe a parteciparvi.

Alla nuova Unione, che primo s'è proposta l'affiliamento al T. C. I., augurî di una vita lunga ed attiva.

MARIANO COMENSE (Como). — Si è costituito a Mariano Comense il Club Sportivo, che ha per presidente il signor Gaetano Besana, e per consiglieri i signori Ronzoni, Negri, Molli, Brenna, Badioli, Baruffini. Il Club (che è socio del Touring) si propone di promuovere gite ciclistiche istruttive.

POZZUOLO MARTESANA (Milano). — Auspice il deputato conte Resta Pallavicino si è costituita in Pozzuolo Martesana una società ciclistica con scopo educativo e sportivo. L'associazione, che conta già 70 inscritti, promette bene per le basi solide su cui è fondata.

Nell'assemblea generale furono eletti a presidente onorario il conte Resta, socio benemerito, ed a presidente effettivo il dottor Tommasini Angelo.

RAVELLO

(Costiera Amalfitana)

Meta di un pellegrinaggio doveroso di tutti i *touristes* che da ogni parte del mondo vengono ad Amalfi, è Ravello, villaggio di meno di 2000 abitanti, ricco di bellezze naturali e memorie che lasciano una impressione profonda e indelebile nell'animo del visitatore.

La costiera di Amalfi, che presenta panorami incantevoli lungo la strada litoranea, apparisce addirittura un sorriso divino, quando si guarda da qualcuno degli svariati belvedere di Ravello; e specialmente dalla parte più sporgente della villa Reid, dove nei giorni sereni la vista resta affascinata dalla immensità del mare calmo, tranquillo e del più carico azzurro e dal sole sfolgorante che irradia sulle colline circostanti, le quali con le varie case sparse appariscono come un gran manto verde disseminato di stelle brillanti di varî vivissimi colori tutti rispecchiantisi nel mare, per effetto di un incantevole miraggio che completa il delizioso quadro.

Vi sono, è vero, in questa nostra Italia, siti ridenti e pittoreschi; ma il bello eccezionale di questo Ravello è in ciò che dall'altezza di 400 metri essa prospetta quasi a picco il mare, cosicchè villa Reid o Cimbrone o il Belvedere del Toro sono come una magia librata nell'infinito o un incanto sospeso tra il cielo e il mare.

Panorama dal Giardino Rufolo.

*
* *

A tutte queste bellezze della natura bisogna aggiungere quella delle bellezze dell'arte e delle memorie storiche di grande importanza. Qui si trova l'impronta del genio umano in opere che rimontano ai secoli XII e XIII, quando questo piccolo villaggio era una città di 36 000 abitanti aggregata alla gloriosa Repubblica di Amalfi, sede di vescovado e fornita di tredici chiese, di un ospedale, di quattro conventi e di numerosi superbi palazzi per le famiglie nobili, che raggiungevano un numero considerevole.

*
* *

La cattedrale di Ravello doveva essere meravigliosamente bella fino al 1786, epoca in cui un vescovo volle profanarla coi soliti stucchi. Le svelte colonnine di verde antico che sorreggevano con forza elegante e graziosa l'antica basilica furono fasciate e nascoste in goffi e tozzi pilastroni, e affreschi e mosaici furono coperti col candore della calce. La profanazione si arrestò, fortunatamente, dinanzi al pulpito, opera veramente sorprendente di quel periodo glorioso delle due dinastie normanna e sveva, quando l'impulso nuovo venuto dal di fuori diede eccitamento a tutte le energie greche, ovvero bizantine, latenti nella vecchia razza indigena, l'epoca cioè in cui sorgono i grandi monumenti siculi di Monreale, di Cefalù e di Palermo. Il pulpito, di marmo con fondo a mosaico, era donato alla cattedrale dal nobile Nicolò Rufolo nel 1272 e lo aveva eseguito *Nicolaus de Bartholomeo de Fogia, marmorarius.*

*
* *

Di tutti gli antichi grandi palazzi non si trovano molte vestigia; ma uno di essi, quello del principe Rufolo, già abitato da personaggi altissimi come pàpa Adriano IV, re Carlo II e Roberto il Saggio, è stato trasformato da un signore scozzese, Francis Neville Reid, in una splendida dimora, nella quale però resta religiosamente conservata e utilizzata ogni antica reliquia. Così si ammira ancora un meraviglioso cortile moresco che dà l'idea di un chiostro benedettino e ispira la pace e invita alla contemplazione.

Dello stesso stile sono due vecchie torri, di cui una all'ingresso principale della villa, sulle quali si arrampicano edere e fiori, trionfo di vita in quelle ruine di morte.

Il visitatore è gentilmente accompagnato ad ammirare tutte le bellezze di questa villa sorta su ruderi di antiche grandezze, e volge commosso il suo pensiero allo straniero che ama tanto le bellezze d'Italia, in gran parte sconosciute agl'Italiani stessi!

*
* *

Il campanile, le porte di bronzo della Cattedrale, opera del 1179, l'ambone e gli affreschi di S. Giovanni del Toro, la chiesa di S. Maria a Gradillo e i ruderi di colonne di marmo che si trovano ad ogni passo in questa città morta, sono sante attrattive per l'amatore del bello. E Ravello, che è conosciuta tanto dagli stranieri, non dovrebbe mai mancare nell'itinerario di quanti Italiani si appassionano al turismo.

Ing. F. Salerno.
Console del T. C. I.

Pulpito nella Cattedrale. | Antico cortile nel palazzo Rufolo. | Entrata al palazzo Rufolo. | Campanile della Cattedrale.

Monte Oliveto Maggiore

In mezzo alle squallide crete senesi, tra i burroni a precipizio, si scorge sulla cima di un monte un gran fabbricato rosso sormontato da una torre. Il verde cupo e quasi nereggiante dei cipressi dà maggiore risalto alla fabbrica, la quale è da questi circondata.

È l'antica abbazia di Monte Oliveto Maggiore.

Paul Bourget, nel suo libro *Un Saint*, scrive che essa è « un sanctuaire de retraite farouchement placé loin de toute approche de vie humaine ».

* * *

Giovanni Tolomei, nobile senese, abbandonata nel 1313 la casa paterna, si condusse con due compagni, Piccolomini e Patrizi, ad abitare nel deserto di Accona, di sua proprietà, conducendo vita eremitica.

La fama di questi tre solitarî si sparse, e molti corsero a loro, ed il luogo fu presto abitato.

Giovanni cambiò il proprio nome in quello di Bernardo, e denominò il deserto di Accona Monte Oliveto, ed Olivetani i suoi abitanti.

Il pontefice Giovanni XXII li costituì in famiglia religiosa secondo la regola di S. Benedetto.

* * *

Monte Oliveto si trova a circa 30 chilometri da Siena, e due sono le strade per andarvi.

Una è la via ferrata, la quale ad Asciano si lascia per prendere la rotabile, che per le squallide crete di Chiusurre conduce a Monte Oliveto.

L'altra è la via provinciale Romana, e chi ama il bello, il paesaggio, che si rinnovella, deve percorrere questa.

Attraversa campi, ville, casolari, e di tratto in tratto colli cretacei.

Da queste alture lo sguardo spazia libero dai monti del Casentino alle colline vinifere del Chianti, dall'Amiata maestoso ai piani sottostanti la Montagnola senese.

Passa per Colle Malamerenda, così chiamata per una terribile rissa che vi accadde fra le genti dei Tolomei e dei Salimbeni; alla sua destra lascia l'interessante castello di Cune, e per Monteroni, Ponte d'Arbia arriva a Buonconvento, dove si spense Enrico VIII di Lussemburgo avvelenato, dicesi, da un frate nell'ostia consacrata.

A Buonconvento si abbandona la provinciale, e piegando a sinistra per un tratto di valle prima, per colline che si succedono poi, si giunge al Monastero.

Le crete, le quali gli stanno a ridosso, e fanno lo sfondo, sul quale si dispiega quel fabbricato, gli dànno l'aspetto di grave malinconia.

Ma più si sale, più ci si accosta, e ben ci si accorge, che gli antichi monaci seppero rendere delizioso quel luogo selvaggio.

L'olivo, che si era perduto nella Valle dell'Arbia, qui riapparisce, ed il monumento sorge in mezzo ad un bosco dell'albero sacro a Minerva.

Una strada fiancheggiata da olivi e cipressi conduce ben presto ad una salita, in cima alla quale s'innalza la torre, che si scorge da lungi.

Essa fu incominciata nel 1393, e dopo varie peripezie condotta a termine nel 1526.

Fu innalzata a difesa delle bande dei ladroni, i quali infestavano quei luoghi deserti.

Oggi più non esiste il ponte levatoio, ed in sua vece è un umile ponticello di legno.

Pio II, che visitò nel 1462 il monastero dopo avere scritto nei suoi *Commentarî*, che la configurazione del colle, sul quale s'innalza, assomiglia ad una foglia di castagno, aggiunge che « all'intorno tutto è cinto da balze e valloni profondissimi, nei quali fa orrore fissare l'occhio » ed accenna alla torre « che impedisce l'accesso agli estranei ».

Sopra l'arco della porta vedesi una Vergine col bambino di Luca della Robbia, e su quello dell'andito un'altra terra cotta del medesimo autore ritraente S. Benedetto.

Nel piccolo giardino a sinistra di chi scende, fino a pochi anni sono (1896), s'innalzava un edifizio di grazioso stile addossato alla torre. Era la farmacia, la quale un tempo serviva ai monaci ed agli abitanti dei paesi vicini.

Minacciando rovina, l'Ufficio regionale la fece senz'altro abbattere, e tutto il materiale ivi esistente fu per poca cura disperso!

Oltrepassata la torre, a destra ed a sinistra si vedono delle piccole cappelle fabbricate ai lati di uno stradone ombreggiato da alti cipressi.

Furono queste fabbricate nel 1375, quando Gregorio IX concesse, che si erigessero in Monte Oliveto Maggiore dodici oratorî con cella e campana.

La prima, la quale s'incontra sul lato destro, è la cappella di S. Francesca Romana; a sinistra se ne vedono due altre: l'una sullo spiano della Peschiera, dedicata a S. Maria di Lonigo, fu eretta dai monaci veronesi, la seconda, sul rialzo del colle, è dedicata a S. Croce di Gerusalemme.

Sul piazzalino s'innalza una colonna, e qui, dicesi, che Carlo V deponesse le armi prima di scendere a visitare il monumento nell'anno 1536.

La grande peschiera fu costruita per ordine di Ippolito Trecci milanese, e l'architetto fu Giovanni B. Peloso di Mariano, discepolo di Baldassarre Peruzzi.

A capo della peschiera vedesi l'antica fornace: è la madre di Monte Oliveto.

Le due cappelle più meritevoli d'attenzione sono quelle del Beato Bernardo e di S. Scolastica.

Questa è la più antica, e vuolsi che fosse la prima chiesa officiata dai fondatori di Monte Oliveto. Venne nel 1515 dipinta da Fra Antonio da Bologna, ma le storie sono del tutto perite. Solo nell'abside si conservano affreschi rappresentanti l'Assunta circondata da angeli, San Scolastica, S. Agnese, S. Gregorio, S. Benedetto, Santa Apollonia.

Nel 1760 l'umile cappella, che sorgeva innanzi alla grotta del B. Bernardo, fu sostituita dall'attuale, la più

La torre di Monte Oliveto Maggiore.

ragguardevole di quante ne sorsero a Monte Oliveto. La volta fu dipinta a fresco del cav. Apollonio Nasini.

Dietro l'altare di marmo s'interna la grotta, dove passò i suoi primi anni di religione il Beato Bernardo.

***

I due fratelli senesi Agostino ed Angelo furono gli architetti della chiesa.

Incominciata nel 1400, fu condotta a termine dopo 17 anni sotto il generale Lorentino di Arezzo.

Ma nel 1772 quest'opera bella fu deturpata secondo il malgusto del tempo da un Antinori di Camerino, il quale la ridusse allo stato barocco, nel quale ora si vede. La forma è di croce, il lato lungo serve per il coro. Questo è opera insigne di fra Giovanni da Verona. Il leggio che vedesi in mezzo alla chiesa è di fra Raffaello da Brescia.

Altra opera splendida erano i ventidue libri corali scritti da fra Alessandro da Sesto di Milano, e miniati da messer Venturino dei Mercanti pure di Milano, da Liberale da Verona, e da altri.

Oggi sono conservati nella cattedrale di Chiusi, dove furono portati all'epoca della soppressione napoleonica. Tutt'ora vi esistono quadri di Giacomo Sigozzi discepolo di Paolo Veronese, del Vanni, e del monaco spagnuolo Ausonio Vasquez.

Uscendo dalla sagrestia, nella quale di notevole solo vedesi una splendida cornice intagliata, si entra anche nel Capitolo, detto pure De-profundis o cimitero, come lo indica la lastra di marmo, sulla quale stanno incise le parole: « Monachorum sepulchra ».

Qui era la seconda chiesa fondata a Monte Oliveto dal ven. Patrizio Patrizi nel 1319. Gli affreschi delle pareti sono attribuiti ad un figlio dell'Aretino (1440).

In una nicchia sta una statua della Vergine di Fra Giovanni da Verona.

La parte più notevole del monastero è il chiostro, che fu incominciato nell'anno 1426.

Il Bazzi, detto il Sodoma, fu dai monaci nel 1505 chiamato ad istoriare in questo la vita di S. Benedetto.

Scrive il Vasari che « quest'opera compì (il Sodoma) per assai piccolo prezzo, e per le spese che ebbe egli ed alcuni suoi garzoni e pesta colori, che lo aiutavano.

« Nè si potrebbe dire lo spasso, che mentre lavorò in quel luogo ebbero di lui quei padri, che lo chiamavano il mattaccio per le pazzie che vi fece.

« Avendovi fatto alcune istorie tirate via di pratica, senza diligenza, e dolendosene il generale, disse il mattaccio che « lavorava a capriccio, e che il suo pennello ballava secondo il suono dei denari, e che se voleva spendere di più gli bastava l'animo di fare meglio ».

Agli affreschi del Sodoma ne succede uno del Riccio, ed a questi fanno seguito le storie dipinte da Luca Signorelli di Cortona.

Dal chiostro grande si passa al secondo chiostro, una parte del quale colla cucina fu fatta fabbricare nel 1451, e la cisterna col rimanente portico nel 1526.

Annesso al secondo chiostro si trova il refettorio. Fu principiato nel 1387, e ne fu architetto F. Paolo Novelli di Alfidena Bolognese, che lo decorò anche di affreschi.

Nel secolo XVI perdè lo stile ogivale per assumere quella pesantezza e baroccaggine che presenta ora.

Nell'atrio ammirasi un bel lavabo di marmo giallo di Siena.

Una bella e comoda scala conduce al piano superiore. Sulla parete di fronte a metà di questo vedesi un magnifico affresco del Sodoma.

Arrivati in cima, si trova a destra la sala dei forestieri, a sinistra la porta che mette nei corridoî del primo piano. È da questa che per una seconda scala si sale alla libreria.

L'atrio fu dipinto nel 1631 da un certo Müller di Danzica, monaco olivetano. La porta di passaggio alla biblioteca è una splendida opera di tarsia di fra Giovanni di Verona. All'aprirsi di essa, l'occhio domina la splendida tela della biblioteca, eseguita su disegno del medesimo. Gli scaffali, un giorno ricchissimi di libri e di codici rari, sono oggi pressochè vuoti, poichè questi furono tutti dispersi ed in parte ripartiti fra le pubbliche librerie. Questo spazioso ambiente fu costruito nel 1518.

Pochi scalini conducono all'antica sala dell'Archivio, e l'occhio corre tosto a due oggetti dovuti alla valentia di fra Giovanni, un armadio, lavoro di tarsia, ed un candeliere, lavoro d'intaglio.

Dalla libreria si passa nel Definitorio grande. Serviva questa sala per le riunioni generali, le quali avvenivano ogni tre anni, nelle quali eleggevansi le alte cariche dell'ordine.

Nei lunghi corridoî si aprono a destra ed a sinistra le antiche celle dei monaci, ed in fondo trovasi la sala del Definitorio piccolo, dove il Riccio frescò la scena dell'adultera.

È questo uno dei suoi migliori lavori.

Oggetto di studio, specialmente per i pittori, è il piccolo chiostro dalla linea semplice, e dall'aspetto poetico, che fu principiato dal padre generale Niccolò da Reggio l'anno 1459.

Vi erano i locali per l'infermeria, e nell'andito il quale conduce al refettorio dei novizi è da osservarsi un'architettura d'una porta, la quale nei suoi bassorilievi ricorda il modo di fra Giovanni.

Nella *vesteria* è un'affresco sciupato da uno spacco prodotto da un terremoto, ma per quanto guasto rivela un artista di valore della scuola senese.

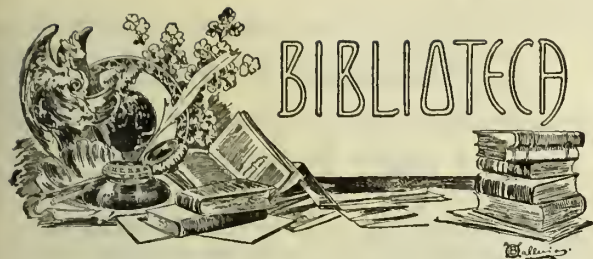
Il gran fabbricato sul piazzale serve per scuderia e granai.

Si leggono ancora sotto le volte delle scuderie i nomi dei varî monasteri dipendenti da Monte Oliveto Maggiore, e vi furono apposti perchè tra i cocchieri non nascessero alterchi: ognuno al giungere con i propri cavalli prendeva il posto che gli spettava.

Possano queste brevi notizie far nascere nei turisti intelligenti ed appassionati, il desiderio di visitare questo insigne monumento, dove molti uomini dell'età di mezzo cercarono quella pace, che non trovarono altrove.

Giuseppe Camajori
C. C. del Touring a Siena.

Chiesa e Monastero di Monte Oliveto Maggiore.

BIBLIOTECA

Annibale Grasselli. — *In Sardegna, tra una fucilata e l'altra*; Milano, L. F. Cogliati, 1905 (pag. 232; L. 5).

Se, come pur sarebbe necessario ed utile, non è ancor venuto di moda, da parte del Governo italiano, il *fare* per la Sardegna, è però venuto di moda (nè ciò può essere senza utilità) *il parlare* di quell'interessante isola nostra, sotto tutti gli aspetti; ed ecco che ce ne parla sotto l'aspetto cinegetico il signor Grasselli che, a scopo di caccia, la visitò ora è già un quarto di secolo, in compagnia del signor T. Strazza. Dal 25 ottobre al 7 dicembre 1899 il signor Grasselli andò cacciando per boschi e riviere, fra boschi e dirupi, ed ammazzando beccacce, pernici, e qualche cinghiale, muflone e cervo; e nel descrivere (senza le solite esagerazioni dei cacciatori) le sue avventure cinegetiche, trova modo di accennare anche agli usi, costumi e bellezze di quella " isola così meravigliosamente strana, così curiosamente interessante all'occhio dello scienziato, del poeta e dell'artista ".

Club Alpino Italiano, Sezione di Milano. — *Annuario 1905*; Milano, tip.-lit. A. Berinzaghi, 1905 (pag. 72).

L'*Annuario* contiene l'elenco delle cariche sociali (Consiglio, Sede Centrale, Direzione Sezionale, Commissioni Sezionali), il programma delle gite sezionali per il 1905, l'elenco delle guide e portatori delle Alpi Lombarde, l'elenco dei rifugi della Sezione di Milano, e l'elenco dei 768 soci ordinarî, dei 108 aggregati e dei 90 soci dello Ski-Club.

Francesco Nicotra, *Dizionario illustrato dei Comuni Siciliani*; Palermo, 1905.

Si è iniziata a Palermo, a cura d'una speciale società editrice, sotto la direzione di Francesco Nicotra, e col concorso di varî collaboratori, e municipî della Sicilia, la pubblicazione d'un *Dizionario illustrato dei Comuni Siciliani*. L'opera esce in fascicoli di 64 pagine ciascuno, in 4° grande, con numerose illustrazioni. Le singole materie sono state affidate a persone ben note nel campo degli studî; e per esempio il prof. Maggiore Perni si è assunta la parte statistica, il prof. P. Revelli la geografia fisica e biologica, il professore T. Zona la climatologia, il prof. G. Di Stefano Perez la geologia, il prof. M. Capitò la geologia, il prof. A. Barzi la flora. Al dizionario sarà aggiunta la *Storia di Sicilia illustrata*, ed un indice alfabetico dei nomi antichi e moderni di città, monti, ecc. Il primo fascicolo contiene le monografie su Aci-Bonaccorsi, Aci-Castello, Aci-Catena, ed il principio della monografia su Acireale. Ogni monografia è ricca di dati statistici, storici, commerciali, artistici, folkloristici, ecc. e di numerose indicazioni bibliografiche. Ecco una pubblicazione alla quale non può, non deve mancare fortuna, e che dovrebbe essere imitata in tutte le regioni d'Italia.

Milano Scelta, *Guida della Società Milanese*; Milano, 1905.

Ecco una nuova guida, che considera Milano sotto un aspetto speciale. I compilatori si sono prefissi, con questa pubblicazione, di riunire in un solo elenco alfabetico generale i nomi di tutti coloro che nelle scienze, nelle arti, nelle industrie, nelle professioni libere e liberali onorano il nome di Milano: tutti coloro che per censo, per posizione sociale, per pubbliche benemerenze, per titoli o per opere civili e benefiche godono della stima e della considerazione cittadina. E' dunque, fra le varie guide milanesi, una guida nuova nei metodi e negli intendimenti, alla quale non può mancare fortuna.

Patrizio Patrizi, *Il Giambologna*; Milano, L. F. Cogliati, 1905 (pag. 270, L. 5).

Questa pubblicazione, pregevole per lusso di tipi, e adorna di 48 incisioni, sarà accolta con piacere da ogni cultore d'arte, in quanto viene a colmare una lacuna e a rimettere nella sua giusta luce la gloria di un sommo artista, alla fama del quale nacque forse la prossimità d'altri grandi, di lui più popolari e più accetti dall'universale.

Il Giambologna fu un grande nel senso vero della parola; ed è giustizia assoluta il ridonarlo a quella gloria ch'ei si meritò con genialità indiscussa e operosità prodigiosa.

Il Patrizi, con una documentazione scrupolosa, studia l'ingegno dell'autore del *Nettuno* e del *Ratto delle Sabine* in tutte le sue molteplici e sempre limpide manifestazioni, dalla sua venuta in Italia, sino alla morte, con una narrazione ricca di notizie in gran parte ignote sin'oggi e curiose quanto mai

La società in cui il Giambologna visse e dalla quale trasse gl'incentivi all'operosità sua, risorge qui viva e palpitante, aumentando ancor di più quella singolarità d'uomini e di cose per cui la seconda metà del nostro Rinascimento fu così studiata. La copia delle incisioni e la discussione delle opere dell'artista, dànno a questa pubblicazione un valore eccezionale come libro d'arte e di storia dell'arte; libro il quale non fa che accrescere quella fama di competente e diligente illustratore d'uomini e tempi che il Patrizi s'è già acquistata coi lavori precedenti.

Eugenio Garzolini, *Intermezzi*; Trieste, Giovanni Balestra, 1905 (pag. 100, L. 1).

L'autore, che è di Trieste, chiama *Intermezzi* questi quattro poemetti, poichè per lui lo scriverli " è stato veramente un intermezzo di svago e di riposo nell'alternarsi delle molte occupazioni che assorbono il *suo* tempo; " ed in essi descrive, con una serena concezione della vita, quanto egli pensa ed opera nelle quattro stagioni, che dànno il titolo ai quattro poemetti, scritti, dal primo all'ultimo verso, in settenarî non rimati, e tutti sdruccioli.

L'autore è un velocipedista; e infatti ci narra:

> inforco il velocipede,
> e, compiangendo i torpidi,
> che a quell'ora poltriscono,
> nel letto e non apprezzano
> questa sana abitudine,
> corro le strade e i vicoli
> de' colli, che rinfiancano
> la mia città magnanima.

Nè questo basta; che il signor Garzolini è socio del Touring; ed infatti egli anche canta:

> De l'aprico suburbio
> divoro tutti i vicoli,
> che al pian mi riconducono,
> e, trafelato apostolo
> del *Touring Club* ciclistico
> torno a casa.

Al socio poeta congratulazioni, e l'augurio che la decima delle muse, la *Bicicletta* continui ad ispirarlo.

Litterio Butti e Giovanni Podestà, *Carta generale dei tratturi, tratturelli, bracci e riposi reintegrati e non reintegrati appartenenti al demanio dello Stato*; Venezia, Officina zincografica G. Fabris, 1905.

Questa carta, alla scala di 1 : 500 000, venne compilata d'ordine della Reale Commissione istituita con R. decreto del 21 ottobre 1903 per la sistemazione dei R. R. Tratturi dello Stato, in base alla carta al 100 000 dello Stato Maggiore, aggiornata circa la consistenza di tutti i tratturi, tratturelli, bracci e riposi a cura dei delegati della Commissione, cav. Butti ispettore demaniale e podestà ispettore forestale, secondo lo stato di fatto desunto da accertamenti sulle località, da precedenti piante, dagli elementi forniti dagli Uffici tecnici di Firenze, dalla R. ispezione forestale delle Puglie, e dalle Mappe catastali costruite a tutto il 1903, in virtù della legge 1 marzo 1886, n. 3682, sulla perequazione fondiaria.

Giovanni Pascoli, *La Messa d'Oro*; Bologna, Nicola Zanichelli, 1905 (L. 1).

Per il giubileo sacerdotale di monsignor Geremia Bonomelli, il *vero prete di Cristo, confessore d'Italia*, Giovanni Pascoli disse a Pisa il 14 maggio un discorso veramente bello, ed ora elegantemente pubblicato dal Zanichelli.

Il fine di tal pubblicazione è degno in tutto dell'autore del discorso e di quel buono che vi è giustamente celebrato. Il fine è carità; poichè l'opuscolo si vuol vendere a beneficio dell'opera di assistenza degli operaî emigrati nell'Europa e nel Levante, e più specialmente per l'Ospizio che deve sorgere a Domodossola, e che costerà mezzo milione.

Giovanni Pascoli parla umanamente e da filosofo della storia, che vede le cose da alto, e ci conforta con pensieri belli e alti.

E' insomma un discorso scritto bene e che fa bene; dove però le cose bene scritte si ammirano per sè, non per la bellezza pura della elocuzione, la quale è come cristallo che rende le immagini, senza che sia esso osservato o quasi veduto.

Touring Club de Belgique, *Annuaire de 1905*; Bruxelles, 1905.

Questo annuario (che è l'undecimo dell'anno sociale) contiene notizie sul T. C. B. e sugli altri Touring ad esso alleati, ed una quantità di notizie che possono interessare il turista che viaggia nel Belgio.

Unione Alpinistica Torre Pellice, *Bollettino V anno societario*; Torre Pellice, Besson, 1905.

L'Unione Alpinistica di Torre Pellice (che è ascritta al Touring, al Club Alpino, alla Unione Escursionisti Milanesi) pubblica quest'utile *Bollettino*, contenente statuto, regolamento, elenco gite 1905, dati altimetrici, itinerarî, ecc. Il volumetto è adorno di otto vedute in fototipia.

Automobile Club de France, *Annuaire de route;* Paris, Pochy L., 1905.

Questo annuario (redatto dal signor Luigi Dumontpallier, e giunto al suo sesto anno) indica, per le singole località poste in ordine alfabetico, gli alberghi, meccanici, *garages*, stazioni elettriche, vendite benzine ed olî, fotografi, ecc. Molte indicazioni sono opportunamente date col mezzo di segni convenzionali.

Oreste Gallo, *Nel paese dei fiori;* Milano, Enrico Gualdoni, 1905.

E' questa una guida (scritta e stampata con eleganza e con molte illustrazioni) di San Remo. Ne furono fatte anche edizioni in francese ed inglese.

Bertolini Nani e C., *Manuale della provincia di Como pel 1905;* Como, Tip. editrice Ostinelli, 1905 (pag. 456).

Questo *Manuale*, già favorevolmente noto a quanti hanno relazioni di qualsiasi genere colla provincia di Como, è giunto al suo 68º anno di vita. Esso è aumentato, in confronto di quello dello scorso anno, di parecchie pagine, ed adorno di tre nitide piane di Como, Lecco e Varese.

Pio Galli, *Carta di Vallombrosa e dintorni;* Milano, A. Vallardi, 1905 (L. 0,50).

La carta è al 25 000, a colori, ed è aggiornata per la planimetria a tutto il luglio 1904 dal topografo signor Armandi. La classificazione delle colture è segnata in base alle indicazioni fornite dall'amministrazione forestale.

Riviste.

— Nel N. 122 della ***Deutsche Radfahrer-Zeitung*** il signor Max Richter dà indicazioni itinerarie per chi volesse intraprendere un viaggio ciclistico da Ginevra per Montecarlo a Milano.

— Col suo numero di maggio-giugno il ***Bollettino dell'Alpinista*** (che viene inviato gratuitamente a tutti i membri della Società Alpinisti Tridentini) ha compiuto il suo primo anno di vita utile e pratica; ed ora annuncia che col prossimo numero, tenendo fisso il suo programma, muterà il formato.

— È uscito il primo numero del periodico ***Pro Valle Camonica***, bollettino ufficiale della omonima società, che ha sede a Breno, e che pubblicherà presto un cartello-*reclame* ed una guida di quella maestosa valle. Auguri.

— La benemerita Casa editrice L. F. Cogliati ha avuta un'ottima idea: quella di ripubblicare, in edizione illustrata di gran lusso il ***Bel Paese***, il famoso libro di Antonio Stoppani. L'edizione sarà curata dal prof. Alessandro Malladra, ed avrà note di molti altri scrittori. Una nota riguarderà anche il Touring, che non era ancor noto quando lo Stoppani morì. La nuova edizione (che è la 71ª del libro utile e bello) costerà L. 12 in *brochure*, L. 16 legata.

— La Società per i concorso dei forestieri a Trento e circondario ha iniziato la pubblicazione d'un periodico, ***Il Trentino illustrato***, che contiene articoli in italiano, francese, tedesco ed inglese, ed è adorno di molte illustrazioni. Auguri!

— E' uscito il n. 8 del periodico ***Sul Lago Maggiore***, rivista quindicinale illustrata, utile e varia. Abbonamento annuo L. 2,50; Milano, via Agnello, 8.

— Il periodico ***L'Automobile***, diretto dal signor G. A. Lombardo, ha pubblicato un numero straordinario, veramente splendido, d'una trentina di pagine, con molti ritratti ed illustrazioni. Il numero è dedicato in buona parte al Touring, ed ha articoli sul *Touring e l'automobilismo*, sulle *Feste del Touring*, ecc., ed altri su *L'Automobile Club di Milano*, su *La Mostra del ciclo e dell'automobile*, su *Vittorio Emanuele automobilista*, su *La settimana di Brescia*, sul *Garda*, ecc. Il numero è stato assai apprezzato da quanti hanno potuto vederlo. Congratulazioni.

— Con un coraggio ed un patriottismo che meritano fortuna, il signor Efisio Giglio-Tos ha iniziata la pubblicazione del periodico ***Italia Nostra***, illustrazione mensile in grande formato e di grande lusso delle bellezze italiche di natura e d'arte. Il primo fascicolo (del quale furono gentilmente presentate in omaggio alcune copie ai convitati al banchettissimo del Touring e a quelli della colazione dei ciclisti trentini) è dedicato alle alpi e si occupa della valle d'Aosta, valli di Lanzo, monte Bianco, ecc. Nel fascicolo sono pure cenni sull'Associazione Italiana per il concorso dei forestieri; e nei numeri venturi si parlerà del Touring, del Club Alpino, della " Dante ", ecc. L'*Italia Nostra* (che è adorna di grandi e belle illustrazioni) si pubblica dalla ditta Renzo Straglio di Torino. L'abbonamento costa L. 24 all'anno.

— Il *Bollettino* che il Consolato di Bologna del Touring pubblicava già da otto anni, s'è trasformato in una elegante rivista illustrata intitolata ***A Bologna e sull' Appennino Bolognese***, che svolgerà il programma del Comitato per il movimento dei forestieri e del Consolato del Touring. Auguri sinceri.

— S'è iniziata a Vicenza la pubblicazione dell'***Edelweiss***, rivista settim. illustr. delle stazioni climatiche del Vicentino (Recoaro, Asiago, Bassano, Schio, Pian della Fugazza, Torezza, Valdagno).

Comunicati e notizie

Lago Maggiore.

L'Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore ha cortesemente aderito a portare al 50 % la riduzione sui biglietti per i viaggi sul Lago Maggiore a favore dei soci del Touring.

Tale riduzione del 50 % viene fatta, come d'uso, sui prezzi della tariffa ordinaria, esclusi i biglietti a prezzo ridotto.

Firme chiare!

Si pregano vivamente i soci di scrivere chiaro, e di scrivere chiarissime le firme.

Le firme poco chiare od indecifrabili fanno perdere molto tempo.

Abuso dello stemma del Touring.

Parecchi meccanici in diverse località, senza essere affiliati al Touring, si permettono di dipingere sulle loro insegne la sigla del T. C. I.

Mettiamo in guardia i nostri soci contro simile abuso, e li avvertiamo che gli affiliamenti sono elencati nell'*Annuario* ed annunciati nella ***Rivista***.

NECROLOGIO.

— Morì ad Alassio il cav. **LORENZO BERTOLINI**. Era nato a Chialamberto (Valle di Lanzo) nel 1822. Rimasto orfano all'età di 15 anni, cominciò la sua lotta per la vita entrando come cameriere in un albergo. Nel 1850 si stabilì a Courmayeur, ove creò l'Hôtel Royal, che aveva in origine una ventina di stanze, e che ora può albergare 200 persone. Nel 1865 fondò l'Hôtel Royal di Sanremo. Il cav. Bertolini ebbe sei figli e tre figlie; ed a tutti fece seguire, con fortuna, la carriera dell'albergatore; ed i sei figli dirigono ora personalmente i sei alberghi Bertolini sparsi in tutta Italia: Hôtel Royal di Courmayeur (dal 1850), Hôtel Royal di Sanremo (dal 1865), Europe di Milano (dal 1899), il Bristol di Firenze (dal 1890), il Bertolini's Palace di Napoli (dal 1901), il Bertolini's Splendide di Roma (dal 1903).

Da qualche anno il cav. Bertolini s'era ritirato dagli affari, e conviveva colle due figlie nubili, l'estate a Courmayeur e l'inverno in Alassio; e di tanto in tanto faceva il giro di tutte le case dei figli. Buono, gioviale, benefico, d'un attività, ed energia straordinaria, egli godeva la stima e simpatia di tutti; e di ciò si ebbe novella prova anche alla sua morte; perchè tanto ad Alassio, ove morì, come a Sanremo, ove fu sepolto nel sepolcreto della famiglia, autorità, società, amici, conoscenti, popolo andarono a gara nell'onorarne i funerali, per quanto egli avesse espresso il desiderio che fossero modesti.

Al cav. Lorenzo Bertolini, membro del Consiglio del Touring, ed a tutti gli altri parenti del compianto estinto, le nostre condoglianze più vive.

***

E' morto a Roma, in seguito a malattia che da tanto tempo lo tormentava, l'ing. **ANDREA BRINI**, cittadino e professionista di specchiata virtù, console benemerentissimo del Touring in Aquila, ove fu fervido apostolo della nostra istituzione. Ai parenti ed agli amici del compianto console, condoglianze sincere.

***

E' morta a Caserta, a soli vent'anni, **IDA PAGANI**, fiore di bontà e leggiadria, figlia del prof. Gustavo Pagani console del Touring, al quale inviamo le nostre vive condoglianze.

Distintivi e medaglie

Quando cesserà la distribuzione.

La distribuzione dei distintivi del convegno e delle medaglie della gita su presentazione dei tagliandi rispettivi è già quasi ultimata.

Sollecitiamo i ritardatarî che ancora trattenessero tali documenti a presentarli o inviarli alla sede in Milano, via Monte Napoleone, 14.

Avvertiamo che al 31 luglio cesserà la distribuzione di tali ricordi, senza eccezione.

Distintivo del convegno.

Tagliandi smarriti.

Coloro che avessero smarrito il tagliando, e non potessero ritirare il distintivo, sono pregati di darne notizia entro il mese, per potere, a chiusura della spedizione, fare le opportune verifiche se non risultino presentati i buoni denunciati, e se del caso, effettuare la spedizione del listino.

Tessere giacenti presso gli uffici.

Presso gli uffici del Touring giacciono ancora, perchè non ritirate, circa 100 tessere del convegno, e alcune tessere della gita.

Esse appartengono certamente a inscritti che non hanno potuto intervenire alle feste e non hanno provveduto a farle ritirare.

Preghiamo anche costoro a reclamarle entro il 30 corrente per poterle loro inviare insieme ai distintivi o medaglie cui hanno diritto.

La medaglia del convegno.

Ci si richiede da parecchî inscritti la medaglia del convegno contro pagamento del prezzo.

La medaglia del convegno non si vende.

Essa è conferita in premio ai consolati, ai gruppi del T., alle società, alle squadre intervenute, e ai consoli o presidenti o capi squadra organizzatori che si sieno resi più benemeriti.

La distribuzione di tali medaglie è fatta su un elenco di assegnazione a termini del programma che venne in questi giorni inviato a tutti gli interessati.

Medaglia del convegno.

La medaglia del Sempione.

Ci viene chiesto da molti soci, che non parteciparono alla gita, di poter possedere la medaglia del Sempione contro pagamento del prezzo di costo e parecchi aggiungono anche... a qualunque prezzo. Confermiamo qui che, per ragioni ovvie, la medaglia (la quale, oltre al valore artistico ne ha uno grandissimo commemorativo), si dà esclusivamente a tutti gl'inscritti alla gita, e non si vende a nessuno.

Medaglia della gita.

Pubblicazioni del Touring

Annuario 1905.

L'*Annuario* del 1905, un volume di pag. 1000, è pronto.

Per dare un'idea dei miglioramenti introdotti questo anno nell'*Annuario*, ne riportiamo la prefazione:

Ai Soci del T. C. I.

Anche l'*Annuario* che viene distribuito quest'anno ai soci del Touring riguarda quasi esclusivamente le indicazioni speciali per il turista viaggiante entro i confini politici d'Italia; ed abbiamo detto *quasi*, perchè, aderendo al desiderio giustissimo manifestatoci da molti soci, abbiamo aggiunto anche l'elenco dei consoli del Touring all'estero, colla speranza di potere negli anni venturi offrire nell'*Annuario* indicazioni utili al viaggiatore in tutte le località nelle quali il Touring Italiano ha piantata la propria bandiera.

Notevoli modificazioni ed aggiunte abbiamo introdotto nell'*Annuario* di quest'anno; e le prime si riferiscono alla disposizione della materia, le seconde a nuove utili indicazioni.

Le singole provincie non sono più disposte in ordine alfabetico, ma bensì raggruppate in compartimenti o regioni, cominciando dall'Italia settentrionale, continuando coll'Italia media, e chiudendo coll'Italia meridionale ed insulare; ed il volume è diviso in tre parti staccabili, in modo che il turista può portar seco nelle sue gite solo la parte che riguarda i paesi che si propone di percorrere.

Di ogni località nominata è poi detto se ha ufficio postale e telegrafico, e se è stazione ferroviaria o tranviaria e se ha fermata lacuale o marittima di piroscafi; o, in caso contrario, si dà l'indicazione della località più vicina che abbia uno di tali servizi, e se ne indica la distanza. D'ogni località si dà pure la altimetria.

Poichè l'*Annuario* serve anche ai motociclisti ed automobilisti, così si danno anche le indicazioni sui fornitori di benzina, lubrificanti, carburo di calcio.

Bastino queste poche indicazioni a provare che la redazione dell'*Annuario* fa quanto le è possibile per migliorare sempre più questa pubblicazione, la quale ha bisogno non delle critiche vaghe ed indeterminate di quanti se ne servono e la credono utile, ma di consigli pratici, di correzioni minute sicure e sollecite di quanti devono persuadersi che questo, più che qualsiasi altro lavoro del Touring, è lavoro collettivo, e deve perciò contare sulla collaborazione assidua, amorosa, non solo di tutti i soci, nessuno escluso, ma anche di tutti coloro che desiderano che sui loro paesi non si divulghino e si ripetano errori ed inesattezze.

L'*Annuario*, che al suo primo apparire era di 100 pagine e doveva servire per 700 soci, è ora di mille pagine e deve servire per 45 000 soci; e se è aumentata in proporzione la mole del lavoro di tipografia e di compilazione, questo potè essere però migliorato perchè aumentato è pure il numero degli amici e collaboratori, e di quanti, con grande e paziente cortesia, risposero alle nostre insistenti richieste: e mettiamo fra essi (oltre ai nostri consoli e soci) i ministeri, prefetture, municipî e relativi segretarî comunali, uffici metrici, uffici del genio civile, a tutti i quali esprimiamo ancora una volta la nostra gratitudine sincera.

L'*Annuario* del 1905 è finito; accingiamoci tosto ad apparecchiare l'*Annuario* del 1906!

E' cominciata, e procede regolarmente, la spedizione dell'*Annuario* ai soci che hanno pagata la quota del 1905

Il primo foglio della Carta dei Confini d'Italia.

È cominciata la spedizione del primo foglio della *Carta dei Confini d'Italia*, espressamente eseguita per il Touring dal R. Istituto Geografico Militare.

Questo foglio comprende il versante italiano delle Alpi marittime, Cozie e Graie dal Colle di Tenda al Monte Bianco, e tutta la zona esterna a questa catena di monti, cioè la Provenza, il Delfinato, la Savoia, i laghi di Ginevra e di Neuchâtel, il Giura Meridionale e la Francia Contea.

Servirà a tutti i turisti che frequentano i paesi alpini da Tenda al Gran S. Bernardo, Nizza e il Nizzardo, i imagnfici gruppi del Pelvoux e della Meije, Grenoble, la

Savoia coi suoi laghi e la Svizzera occidentale coi finitimi dipartimenti francesi.

La carta viene spedita gratuitamente a tutti i soci del Touring che hanno pagata la quota per il 1905.

Furono sino ad ora spedite le 15 000 copie pervenute dal R. Istituto Geografico Militare. Questo, pressato in queste settimane da lavori urgenti, ha dovuto sospendere la tiratura, che verrà ripresa appena sarà possibile.

Il quarto gruppo delle Guide ferroviarie.

Il Touring ha pubblicato il quarto gruppo delle guide ferroviarie, descriventi le linee d'accesso al Sempione:

Milano-Gallarate-Arona; Torino-Santhià-Arona Arona-Domodossola-Isella.

Ogni guida è chiusa in elegante copertina policroma, è adorna d'oltre trenta vignette, e fornita d'una speciale cartina geografica eseguita dal R. Istituto Geografico Militare.

Ciascuna guida costa cent. 50. I soci del T. possono avere l'intero gruppo delle tre guidine inviando alla Direzione del T. (via Monte Napoleone, 14, Milano), lire una.

Chiesa di S. Maria di Piazza a Busto Arsizio.

Sono pur sempre in vendita le guide dei primi tre gruppi, cioè:

I gruppo: **Milano-Novara-Torino; Milano-Piacenza-Bologna; Milano-Brescia-Verona.**

II gruppo: **Milano-Novi-Genova; Genova-Savona-Ventimiglia; Genova-Chiavari-Spezia.**

III gruppo: **Verona-Padova-Venezia; Venezia-Padova-Bologna; Bologna-Pistoia-Firenze.**

Ciascuna guida costa cent. 50. I soci del Touring possono avere un intero gruppo inviando alla Direzione del Touring (via Monte Napoleone, 14, Milano **L. 1**; per due gruppi completi **L. 2**; per tre gruppi completi **L. 3**; per tutti e quattro i gruppi completi **L. 4**.

Guida e Carta della Lombardia.

La nuova edizione della *Guida della Lombardia*, del cav. L. V. Bertarelli, consta di tre volumi legati in tela, di oltre 1000 pagine complessive, con 1000 profili e descrizione itineraria di 2300 tronchi di strada.

La *Carta topografica della Lombardia*, annessa alla guida, alla scala di 1 : 100 000, è formata di 6 fogli, di cm. 90 × 65 ciascuno.

La " Guida della Lombardia „ (con annesse carte) viene messa in vendita ai soci ai seguenti prezzi netti per il 1905:

Alla sede del Touring . . . . L. 8 —
A domicilio: a Milano . . . . » 8,25
Franco di porto nel resto d'Italia. . . . » 8,60
» » » in Austria-Ungheria, Francia, Svizzera . . . . » 9,25
Franco di porto nel Belgio, Germauia, Gran Bretagna . . . . » 9,75
Per gli altri paesi dell'Unione Postale, aggiungere, al prezzo di L. 8, le spese di invio a mezzo pacco postale.
Pei non soci il prezzo della guida, colle relative carte, è di. . . . . » 16 —

Molti comuni della Lombardia si sono provveduti di questa guida, e della carta hanno formato una grande e splendida carta murale.

***

Per aderire al desiderio di molti sottoscrittori (che desideravano avere la carta della Lombardia in doppia copia sia per tenerne un foglio a casa ed uno in viaggio, sia per avere i fogli tanto sciolti quanto uniti in una grande carta murale) abbiamo chiesto ed ottenuto dall'Istituto Geografico Militare un certo numero di copie di detta carta, e possiamo ora venderla ai nostri soci al prezzo di L. 6 per tutti i sei fogli.

Non si vendono fogli separati.

Manuale pratico per gli stradini.

Elenco delle monografie pervenute al Touring.

Il giorno 31 maggio scadeva il termine utile per la presentazione dei lavori da presentarsi al concorso indetto dal Touring per un *Manuale pratico ad uso degli stradini.*

I lavori presentati in tempo utile sono *ventisei*, contrassegnati dai seguenti motti:

1. *Il Saggiatore 693.* — 2. *(Senza motto).* — 3. *Quanto immutabile nelle sue leggi e costante nelle sue creazioni si mostra la natura, altrettanto notevole riesce tutto quello che dipende dall'uomo.* — 4. *Patavinus.* — 5. *Mente e Braccio.* — 6. *Cercare sempre di mantenere le strade buone 63-5.* — 7. *Piccola pietra gran carro rovescia.* — 8. *Fides.* — 9. *Labor omnia vincit.* — 10. *Strada buona non fu mai lunga.* — 11. *Labor omnia vincit.* — 12. *Ingegnere Spes.* — 13. *Sic vos non vobis.* — 14. *(Senza motto).* — 15. *Street.* — 16. *Col senno e colla mano.* — 17. *Requirite diligenter et legite.* — 18. *Tractant fabrilia fabri.* — 19. *Cerea.* — 20. *Lidi.* — 21. *Tentar non nuoce.* — 22. *Rotor.* — 23. *L'esperienza non c'inganna mai.* — 24. *Labor.* — 25. *Fram.* — 26. *Chi fa falla, chi non fa non falla.*

Si radunerà ora la Commissione per il miglioramento delle strade, e nominerà la giuria per l'esame dei lavori presentati.

Libretti di circolazione e Regolamento.

Sono stabiliti depositi di libretti licenza circolazione automobili e motocicli, nonchè di opuscoli Regolamento, presso gli Uffici del Genio Civile delle seguenti città:

Alessandria, Bologna, Brescia, Firenze, Genova, Napoli, Padova, Palermo, Parma, Roma, Torino, Verona.

Il prezzo dei libretti è fissato in L. 1,50.
Quello degli opuscoli » » 0,25.

Il capoconsole cav. Rostain a Torino e il console commendator Lattes a Roma s'incaricano gentilmente della vendita di tali libretti e regolamenti.

Premî ai soci benemeriti

Chi presenta nuovi soci al Touring, oltre che rendersi utile ai soci presentati, e a dar vantaggio al Sodalizio, procura vantaggio anche a se stesso.

Infatti:

1° Ogni socio che presenta dieci soci è dichiarato *benemerito* e riceve un'artistica

medaglia-ricordo d'argento.

2° Chi presenta cinquanta soci ha diritto alla

grande medaglia d'argento,

chi ne procura cento ha diritto alla

medaglia d'oro.

3° Chi durante il 1905 avrà presentato al Touring il maggior numero di soci, sarà dichiarato *recordman* del 1905 nella propaganda e riceverà una

grande medaglia d'oro.

4° Il signor Ernesto Reinach e la ditta Torriani e C. offrono *a tutti i soci benemeriti del 1905*

un elegante e pratico carnet,

per annotazioni, che non è messo in vendita, e costituisce un gradito ricordo dell'opera di propaganda a favore del Touring.

5° Tutti coloro che dal 1° gennaio al 30 novembre 1905 avranno presentato al Touring non meno di dieci soci, concorreranno, con un numero di schede proporzionato al numero delle decine dei soci presentati, all'estrazione a sorte dei numerosi doni, dei quali diamo la lista.

PRIMO PREMIO.

Dono del signor rag. **E. Billeter di Venezia, ora a Lugo di Vicenza.**

MOTOCICLETTA REPUBLIC della Casa Laurin e Klément di Jungbunzlau (Boemia) $2\,^1/_2$ HP., accensione a magnete permanente avanzamento regolabile a sistema brevettato della casa Laurin e Klément. - Questa motocicletta era esposta alla Mostra del Ciclo e dell'Automobile ai Giardini Pubblici.

SECONDO PREMIO.

Dono della Ditta E. Flaig-Milano, corso Porta Nuova, 17.

Bicicletta di lusso "Gritzner" modello 1905, a scatto libero con nuovo freno perfezionato al cerchio.

TERZO PREMIO.

Dono della Ditta M. Ganzini - Milano, Via Solferino, 29.

Due supporti a nottola per applicazione delle macchine fotografiche al manubrio delle biciclette.

QUARTO PREMIO.

Dono della Ditta A. Ambrosio, Milano, via Carlo Alberto, 2.

La ditta Ambrosio offre una macch. fotogr. "Star Wizard" della sua rappresentata Gundlach-Manhattan Optical Co. di Rochester. La Star Wizard N. 1 costituisce il più splendido e piccolo Wizard ed è l'apparecchio *non plus ultra* pel ciclista e l'automobilista. A lastre ed a pellicole, è tutto in mogano coperto di marocchino vero, con parti metalliche in alluminio ed ottone, obbiettivo Vero-RapidRectilinear Symmetrical di Gundlach - Manhattan F/8, otturatore automatico sempre pronto a mano ed a pera, diaframmi ad iride mirino chiaro rinversibile con cappuccio, ecc., ecc., dimensioni cm. 11 × 5 × 14, peso gr. 622, formato 9 × 12.

ALTRI PREMI.

Dono della Ditta Pirelli e C. - Milano, Via Ponte Seveso.

Due paia di pneumatici per motociclette.
Tre paia di pneumatici per biciclette.

Dono del dott. Giovanni Santoponte di Roma, corso d'Italia, 43.

Dieci collezioni complete dell'*Annuario della fotografia e delle sue applicazioni* (1896-1895).

CONSOLATO

VENTESIMOSESTO ELENCO CONSOLARE
pel bienno 1905-1906
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Belgioioso	Gilardi rag. Ernesto.
Fermo	Monti Ernesto.
Garessio	Piccardo ing. Giovanni.
Gessate	Perego dott. Giacomo.
Marate.	Mappelli ing. Giuseppe.
Mosso S. Maria. . . .	Cappio Valli geom. Italo.
Pollone	Belletti Luigi.
Pontecorvo	Accardi Luigi.
Roccamorfina	Santantonio Vincenzo.
Valdobbiadene	Cambruzzi Maufredo.
Vittorio Veneto. . . .	Redaelli Riccardo.
	ESTERO.
Cannes.	Monnier Joseph.
Iquique	Marrè Giuseppe.
Nizza Mare	Bottone Louis.

SEZIONE MEDICA

VENTISETTESIMO ELENCO MEDICI DEL T. C. I.
pel biennio 1905-1906
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Brescia	Marrè dottor Mario, via Moretta, 23.
Cerignola	Rinaldi dott. Giovanni.
Gravina di Puglie . . .	Musacchi dott. Giovanni.
Modigliana	Magagni dott. Enrico.
S. Giorgio Lomellina . .	Boggio dott. Camillo.

FARMACISTI.

Besozzo	Farmacia di Bajetta Virgilio.
Bettola	» Chimica Bianchi.
Genova	» di Briata Gerolamo, v. S. Vincenzo.

CONSULENTI LEGALI

NOMINA A CONSULENTI
pel bienno 1905-1906
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Salerno	Liberti avv. Carlo.

Meccanici del T. C. I.

Ventunesimo elenco.

Seconda Categoria.

Alba	Ditta Bernardoni Roberto, C.
Bussoleno.	» Dovano G. B., A. M. C.
Busto Arsizio	» Gavazzi Cesare, A. M. C.
Cosenza	» Domma Giuseppe, C.
Dogliani	» Volpe Giuseppe, C.
Imola	» Massa Aimando, A. M. C.
Moncalieri	» Cosa Pietro, A. M. C.
Oneglia	» Lusso Rodolfo, C.
Rivarolo Ligure	» Boccardo e Trinchero, A. M. C.
Sorrento	» Milano Luigi, A. M. C.

Soci quinquennali.

Albergotti march. Giuseppe, Arezzo — Aletti Angelo, Milano — Alfredo Cesare, Trieste — Arduini Giovanni, Venezia - Avrese Bruno, Legnano — Azzoni Camillo, Lecco — Baracchini Caputi Alberto, Vada — Barsotti Isacco, Borgo Giannotti — Baruffaldi Fedele, Castello Lecco — Bassanesi Giovanni, Milano — Bazzano Giuseppe, Trino Vercellese — Benatti Severino, Iglesias — Bertolini Emilio, Gargnano — Binaghi Daniele, Lecco — Bocchi Enrico, S. Secondo — Bozzi Giuseppe, Torino — Brasavola Pietro Alvise, Verona — Bronzini ing. Alberto, Cagliari — Casati cav. magg. Carlo, Verona — Castellani Michele, Cantù — Castiglioni Cesare, Como — Clavenzani Mario, Gorgonzola — Clementi Giuseppe, Malo — Colombo Alfredo, Milano — Colombo Attilio, Sesto Calende — Cova Luigi, Milano — Cutter Marshall, Firenze — De Andrea Francesco, Milano — De Donno Nicola, Maglie — De Marchi Ernesto, Trino Vercellese — Dragoni Carlo, Milano Drouchat Ernesto, Parma — Erba avv. Carlo Eug., Pallanza — Favretti Augusto. Agordo — Fezzi Pietro, Cremona — Fiammarelli Luigi, Bergamo — Fracassi Andrea, Trino — Fumagalli Luigi, Magenta — Ghezzi Giuseppe, Milano — Giulio Cesare, Trieste - Guzzi Pericle, Milano — Klefisch Carlo, Pordenone — Leoni Giuseppe, Arosio — Lomazzi Costante, Losanna — Ludin Camillo, Novara — Maestri Emilio, Trino Vercellese — Maffi ing. Giovanni, Piacenza — Malinverni Battista, Crema — Marcenaro Pietro, Genova — Marchesi ing Enrico, Torino — Marelli A. Cesare, Milano — Martinaia Alessandro. Milano — Mascelli Luigi, Milano — Menzinger Guido, Monteleone Calabro — Minardi Venturino, Faenza — Mojoli avv. Mario, Lecco — Montini Romano, Castelfranco — Morteo Alberto, Mazagan — Murari della Corte Brà conte Tito, Verona — Mussi Battista, Casate Ticino — Nava Ernesto, Osnago — Negro cap. Giuseppe, Palermo — Norsa Aldo, Verona — Palazzoli Carlo, Verona — Perotti Luigi. Clusone — Piga Emilio, Porto Torres — Pisanello dott. Giuseppe. Spezia — Pozzi Giuseppe, Milano — Quagliarella Donato, Rosate — Raitano Felice, Milano — Rebaj Giovanni, Milano — Rho Mario, Cesano Maderno — Ripamonti dott Antonio, Milano — Rossi Natalio, Rosario Santa Fè — Rosso cav. Giuseppe, Monza — Salmoiraghi Emanuele, Piacenza — Samassa Antonio, Venezia — Sappia Costanzo, San Remo — Scavone Luigi, Itatiba — Società Automobilistica Lombarda, Bergamo — Società Torinese Automobilistica « *La Rapid* », Torino — Specher Louis, Genova — Stead H. W., Mentone — Stratta Ettore, Cuneo — Tabacchi avv. dott. Aldo, Milano — Testori Angelo, Brescia — Tricerri Andrea, Trino Vercellese — Turconi Enrico, Saronno — Valsecchi Davide, Milano — Valtorta Giuseppe, Milano — Venzaghi Carlo, Busto Arsizio — Verga Giovanni, Milano — Viale Vittorio, Trino Vercellese — Vigliani Agostino, Brescia — Villa Pietro, Milano — Viscardini Giuseppe, Losanna — Zambelli Carlo, Bergamo — Zambelli Luigi, Bergamo.

TOTALE N. 2163.

Soci benemeriti.

Alessandri Giuseppe, Civitavecchia — Amoretti Alfredo, Genova — Balabio Aldo, Borgo San Donnino - Balbi Davide, Savona — Bettini rag. Lamberto, Villa Cogozzo — Bonetti Camillo, Milano — Bossi Tommaso, Laveno — Brambilla Fiorenzo, Milano — Caimi Giulio, Sesto San Giovanni — Cappio Valle Italo, Mosso S. Maria — Casanova Vincenzo, Milano — Clerici Elia, Lenno — Conti Enrico, Milano — Cortona Giullo, Milano — Damiani Amos, Gazzaniga — de Buzzacarini march. Aleduse, Costabissara — Del Bianco Carlo, Firenze — Feraboli ing. Giovanni, Cremona — Fiorini Raimondo, Palazzolo di Verona — Fontana Quinzio, Reggio Emilia — Formenti Ferdinando, Milano — Grassi Paolo, Turbigo — Kluzer Marco, Abbiategrasso — Leopardi Dittaiùti Leopardo, Osimo — Lorenzetti Silvio, Melegnano — Madalena magg. Nicolò, Zero Branco — Marelli Arnaldo, Cantù — Marmieri Cirillo, Milano — Martignoni Davide, Napoli — Maulini geom. Silvio, Mergozzo — Minetti Edoardo, Milano — Moggia Vittorio, Milano — Mongini Luigi, Legnano — Nonnoi Pili Salvatore, Monserrato — Panzetti Riccardo. Bergamo — Pellegrini Livio, Ceresara — Pergami Ruggero, Crema — Pigorini dottor Pio, Bovisa — Pirovano Augusto, Monza — Pisani Carlo, Milano — Riccò Alfredo, Tradate — Riello Paolo, Savona — Righetti Edoardo, Piacenza — Rossi Adolfo, Milano — Rossi Amedeo, Perugia — Rubino G. B., S. Remo — Salocchi Gino, Firenze — Tavecchia Gabrio, Paderno Dugnano — Terragni Domenico, Lentate Seveso — Tonossi Luigi, Sassari — Uboldi Oreste, Milano — Villa Ernesto, Borgosesia.

TOTALE N. 965.

Affiliamenti benzina.

Undecimo elenco.

324. OMEGNA (Novara). — **Ditta Cane Baldassare**, Ferramenta, ottonami, colori, vernici, ecc., *via Sempione, 13* (presso la chiesa di S. Maria). — Benzina 695/700 L. 1,15 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale, dalle 6 alle 20; festivo, dalle 7 alle 12. Recapito in via Sempione, n. 30, sino alle ore 20, presso il gerente della Ditta signor Amario Caldi.

325. — PALAZZOLO SULL'OGLIO (Brescia). — **Bagnalasta Narciso**, *via del Ponte sull'Oglio, piazza Roma, 51.* — Benzina: 695/700 L. 1,20 al chg. e in latte origineli d' America (chg. 12,500) L. 1,05 al chg. tipo 682. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,50; sciolto a L. 1,50 al chg. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2; scatole da chg. 18 L. 1,25 al chg. — Carburo di calcio: L. 0,50 al chg. — Orario: feriale, in inverno, dalle 6 alle 21; in estate, dalle 5 alle 21; festivo, dalle 6 alle 13 e dalle 16 alla 21. Recapito presso il proprietario stessa casa.

326. — PESCIA (Lucca). — **Pult Fratelli e C.**, Coloniali e Liquori, *piazza Vittorio Emanuele, 84.* — Benzina: 695/700 L. 1 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 21-22.

327. PIEVE DI CADORE (Belluno). — **Fiorin Vincenzo**, Biciclette, *via Piazzoletta, 17.* — Benzina: 695/700 L. 1,15 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,05; da chg. 1 L. 1,90; da chg. 2,500 L. 3,80; da chg. 5 L. 7. — Grasso consistente: in scatole da chg. 1 L. 2. — Carburo di calcio: L. 0,50 al chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22. Recapito presso il proprietario nella casa vicina.

328. SASSO PRADURO E SASSO (Bologna). — **Fabbriani Francesco**, Coloniali, Liquori, ecc., *via Provinciale Bologna-Porretta, 6.* Benzina: 670/680 L. 1,15 al chg.; 695/700 L. 1,05 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,10; da chg. 1 L. 2; da chg. 2,500 L. 4; da chg. 18 L. 1,20 al chg. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2; da chg. 18 L. 1,05 al chg. — Carburo di calcio: L. 0,50 al chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 5 alle 22. — Alla notte bussare al portone della casa stessa.

329. (*) SPIGNO MONFERRATO (Alessandria). — **Nani Alessio**, Farmacia, Drogheria, *piazza Garibaldi.* — Benzina: 695/700 L. 1,15 al chg. — Olio Touring: in latte da chg. 0,500 L. 1,20; da chg. 1 L. 2; da chg. 2,500 L. 4; da chg. 5 L. 7. — Grasso Touring: in scatole da chg. 1,500 L. 2,50; da chg. 0,500 L. 1,20. — Carburo di calcio: L. 0,42 al chg. — Orario: feriale e festivo, in estate, dalle 5 alle 22,30, in inverno, dalle 7 alle 22,30.

330. STRADELLA (Pavia). — **Tarabusi Angelo fu Luigi**, Coloniali, *via Vittorio Emanuele, 24.* — Benzina: 695/700 L. 1 al chg., alla sera e alla notte vendita solo in bidoni da chg. 12 circa a L. 13 cad. latta compresa. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Orario: feriale e festivo, dallle 6 alle 22. — Recapito presso il proprietario nella stessa casa.

331. TORRE ANNUNZIATA (Napoli). — **Farmacia dell'Aquila**, *via del Popolo, 184.* — Benzina: 695/700 L. 1,20 al chg. (dazio comunale L. 0,05 compreso). — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2,10. — Carburo di calcio: L. 0,45 al chg. — Orario: feriale e festivo, sempre aperto.

(*) Gli affiliati preceduti dal segno (*) sono di seconda classe; cioè tengono una scorta di benzina meno importante degli altri.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 15 maggio al 15 giugno 1905

Soci vitalizi. (*)

CASTELLABAH, dott. cav. Carlo Comenale — FIRENZE, baronessa di Gunderrode — GENOVA, marchese Giacomo Filippo Burazzo Pallavicino — march. Piuma Giannotto — MILANO, Luigi Broglio — cav. Augusto Baelz — Umberto Locarno — comm. Angelo Luzzati — Mario Sessa — dott. Alberto Pirelli — rag. Attilio Brovetti — Beniamino Donzelli — march. Luigi Fossati — march. Jula Crivelli Fossati — Ettore Hluger — avv. Mario Tarenzi — MINERVINO LECCE, cav. Luigi Scaruglia — MONTEFANO, conte Carlo Corradori — PALERMO, Piero Lanza principe di Trabia — PISA, Baldi prof. Dario — TORINO, Luigi Ajello — Neri Silvio Armando — Antonietta de Fernex Mierville — Roberto Cattaneo — TORRE DEL LAGO, maestro Puccini comm. Giacomo — SERIGNANO, princ. di Serignano — BUENOS-AYRES, Pietro Vaccari — LUGANO, Pietro Banfi — PARIS, Jacques De Gunzburg — S. PAOLO (Brasile), Nunzio Chieffi — S. REMO, cav. Giuseppe Tallenci.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — Cossio Eugenio, GAMONDI EMILIA.
Asti. — Vallauri Mario.
Brignone Curone. — Martinasco Giovanni.
Castelvero. — Del Bello Vittorio.
Mombaruzzo. — Finato Giuseppe.
Nizza Monferrato. — Baravalle Giovanni.
Serravalle Scrivia. — Gualco Gaetano.
Tortona. — Gentile Mario, Markovich Gregorio, Montini Luigi, Panseri Carlo.
ANCONA. — BARTOLONI VITTORIA.
Sassoferrato. — Club Ciclistico, Stella dottor Ermogasto, Stella Francesco.
AQUILA. — De Angelis ing. Francesco, Fanella Carlo, Moscardi avv. Pasquale.
Castelvecchio. — Valeri cav. Serafino.
Popoli. — Gizzanelli Ercole, Tesone Alberto, Vetrini Francesco.
Pratola. — Tedeschi Amedeo.
AREZZO. — Foggi Alfredo, Serra Zanetti Ivo, Squintani Vincenzo Giuseppe, Santi Verecondi.
Bibbiena. — Pierazzuoli avv. Antonio, Vecchietti Poltri Ugo.
S. Giustina. — Fabbri Bazzanti Ernesto.
ASCOLI PICENO. - *Fermo.* — Luzzi Valeriano.
AVELLINO. - *Ariano.* — Gatta Alfonso.
BARI. — Chimienti Vico, Costantino Michele.
Barletta. — Cafiero Giuseppe, Cassin Giulio, Musitelli Ferruccio.
BELLUNO. — Gigli Gino, Marconi Marco, Passuello Vittorio.
Feltre. — Bonsembiante ing. Pietro, Fabris Eugenio, Franzoia Dino, Norcen Claudio, Pozzobon Aurelio.
BERGAMO. — Bagini rag. Giovanni, Cesareni Cesare, De Poli nob. Francesco, Festa Giovanni, Locca Romolo, Loglio Angelo, Lombardi Tito, Magri rag. Giuseppe, Rossi Benvenuto, Rota Pietro, Rottoli Cesare, Secomandi Bernardino, Società Automobili Lombarda, Turani Luigi, Zambelli Carlo, Zambelli Luigi.
Calcio. — Bizzoni Giovanni.
Caravaggio. — Bietti Ettore, Marchesi ingegner Battista, Mussita dott. Francesco.
Clusone. — Perotti rag. Luigi.
Gazzaniga. — Beltrachini Carlo.
Onore. — Conti Pietro.
Pedrengo. — Sanguettola dott Giovanni.
Ponte S. Pietro. — Bellasi Francesco.
Torre Boldone. — Terzi Giuseppe.
Trescorre Balneario. — Campana Carlo.
Treviglio. — Bresciani Carlo, Sanpietro geometra Oreste.
Zogno. — Rinaldi Giuseppe, Vertova ing. Giuseppe.
BOLOGNA. — Baravelli Pietro, Bertuzzi Adolfo, d'Ormea Bianco, Goerck Carlo, Guggenheim Giorgio, Landini Alfonso, Menniello Torquato, Poletti Giuseppe, Ronchi Ferdinando, Simoni Guido, Società Ginnastica Virtus, Tagliavini Aldo, Vignoli Filippo junior.
Castelfranco. — Colombini Torquato, Melotti Alessandro.
Castel S. Pietro. — Castellari Vincenzo, Salieri Natale.
Funo. — Ghedini Carlo.
Persiceto. — Lodi prof. Odoardo.
Praduro. — Benni Enrico.
BRESCIA. — Acchiappati Eugenio, Baletti Felice, Beltrami Ferruccio, Bordoli Michele, Buranello Giuseppe, Callegari Attilio Comini Giacomo, Conti Giuseppe, Coretta Astorre, Dolcini Francesco, Falcina Filippo, Febbrari Defendente, Ferrari Giuseppe, Fusi Giovanni, Galbardi Luigi, Marchiori Dutto, Meschini Paolo, Piccardi Luigi, Pitozzi Luigi, Tagliabue Cesare, Taglietti Giovanni.
Calvisano. — Carnevale Luigi.
Cellatica. — Club Ciclo Turistico.
Gargnano. — Bertolini Emilio.
Iseo. — Lagorio G. B.
Longhena. — Gorlani Orazio.
Montichiari. — Baratozzi dott. Ugo.
Moscoline. — Giribaldi Anselmo.
Mu. — Federici Achille.
Nuvolera. — Mazzola Remo.
Ome. — Tonsi Tommaso.
Provaglio d'Iseo. — Francesconi Francesco.
Sale Marasino. — Tempini dott. cav. Cristoforo.
Salò. — Tranquilli Giuseppe.
Travagliato. — Bonera Vittorio.
CAGLIARI. — Brofferio Angelo, Cadoni Vincenzo, Cossù cav. dott. Salvator Angelo, Minola Paolo, Rizzi Giovanni.
Gonnosfanadiga. — Porcella Benedetto.
Quartuccio. — Atzori Giuseppe.
Sommatino. — Bono Enrico, Majorana Carmelo, Munda dott. Calogero.
CAMPOBASSO. - *S. Martino in Pensilis.* — Sciarretta Alfredo.

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'estero. — (**) *Art. 6 e 9:* I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'estero. — *Art. 12:* Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

Venafro. — Colicchi Leopoldo Virginio.
CASERTA. — *S. Maria Capua Vetere.* — Orsi avv. Luigi.
Sora. — Branca Adolfo.
CATANIA. — Camoni rag. Ferruccio, De Cristofaro Ippolito Luigi, Feroldi Farchetti nob. Eugenio, Giustiani Giovanni.
Acireale. — Platania Franco, Pennisi di S. Alfano march. Angelo.
CATANZARO. - *Cotrone.* — Berlingieri Annibale, Ghezzi Giovanni, Zurlo Stanislao.
COMO. — Agostoni Giuseppe, Agustoni Arturo, Annoni Mario, Banderali rag. Tullo, Bazzi Alessandro, Bernasconi Vittorio, Bianchi Ettore, Cariboni Giuseppe, Casartelli Giuseppe, Cernuschi Antonio, Chicherio Francesco, Di Capua rag. Giuseppe, Gaffuri Giuseppe, Gambarè Carlo, Giudici Emilio, Grisoni Pietro, Leoni Natale, Livio Eugenio, Longhi rag. Liprando, Monti Alchisio, Monti Ardiccio, Montorfano Emilio, Montorfano Erminio, Morelli Alfredo, Nessi Antonio, Noseda Camillo, Noseda Luigi, Ortelli Giacomo, Parravicini Guelfo, Piatti Emanuele, Pifferi Giuseppe, Pizzala Creto, Salvadè rag. Arturo, Salvioni Ernesto, Silva Stefano, Tagliabue Domenico, Tettamanti Angelo, Trombetta Angelo, Vitali rag. Antonio, Zocchi Pietro.
Acquate. — Cima Francesco.
Albiolo. — Somaini Massimo.
Bellagio. — Millo Eugenio.
Brivio. — Frigerio Carlo, Frigerio Luigi.
Caccivio. — Fogliani Giuseppe.
Camerlata. — Baserga Pietro, Bianchi Attilio, Mariotti Giulio, Morelli Giuseppe.
Cantù. — Molteni Fernando.
Castelnuovo. — Molteni Alessandro.
Cocquio S. Andrea. — Tamagni Antonio.
Gavirate. — Veniani Giuseppe.
Gravedona. — Arrigoni Giovanni, Enderlin Francesco, Frigerio ing. Natale, Pomi Salvatore.
Guanzate. — Sordelli Gaetano.
Laglio. — Guggi Ettore, Guggi Mario.
Lecco. — Cucchiani Eugenio, Mattarella Ercole, Pellegrini dott. Vito Pasquale, Zanotti Ettore.
Luino. — Davoli Secondo, Galli Carlo, Napoletano Giovanni.
Merate. — Avignone ing. Amilcare, Cernuschi Francesco, Meregalli Carlo.
Missaglia. — Longhi Alfonso.
Olgiate Comasco. — Boselli Enrico.
Ponte Chiasso. — Pellegrini Cesare.
Torriggia. — Cetti Guido.
Valmadrera. — Sampietro Giuseppe.
Varenna. — Marcionni Antonio.
Varese. — Rossi Mario, Rosti Luigi.
Venegono Superiore. — Larghi rag. Luigi.
COSENZA. — Fagiani avv. Francesco Ernesto, Sacchini nob. avv. Giuseppe.
Diamante. — Valentè Domenico.
CREMONA. — Alquati Enea, Caffi Giulio, Cerioli Gustavo, Maggi Abele, Raffaglio ragionier Rainero, Zambelli Giulio.
Campagnola. — Samanni Luigi.
Crema. — Pedretti Silvio, Severgnini Alfredo.
Montodine. — Passeri Francesco.
Olmeneta. — Piva Ferdinando Aldo.
Ostiano. — Amadei Ugo.
Pianengo. — Schiavini Giuseppe.
Pieve d'Olmi. — Stroppa don Giovanni.
Pizzighettone. — Amini Ernesto.
Romanengo. — Grandi Mario.
Soresina. — Battaglia Bortolo.
CUNEO. — Ceirano Giuseppe.
Alba. — Sacco dott. Augusto.
Barge. — Circolo Ciclo Sportivo.
Brà. — Giraudi dott. Paolo.
Ceva. — Boero Alessandro.
Corneliano. — Bosco Antonio, Savoiardo Secondo.
Dogliani. — Occelli Alerino.
Fossano. — Giudici Lodovico.
Piasco. — Elia Giuseppe, Forastelli rag. Carlo.
S. Stefano Belbo. — Civetta Felice.
FERRARA. — Selmi Ciro, Villani Natale.
Migliarino. — Gardi Secondo.
FIRENZE. — Arcangeli Emilio, Baulina Giacomo, Biondi Santi Gontrano, Calzeronio rag. Ugo, Cangi Alfredo, baronessa DE GUNDERRODE, Fossi Ruggero, Franchi Francesco, Fraticelli Italo, Galardi Guido, Galli Cesare, Garinei Michele, Gherardi Guglielmo, Golletti Marcello, Lemmi Armando, Minchioni Luigi, Mussi dott. professor Ubaldo, Nannucci Nestore, Niccolini Giuseppe, Nonini Guido, Orvieto avvocato Giacomo, Paner conte Luigi Alberto, Panina Palmieri dott. Renzo, Piccini Umberto, Puliti Guido, Scardigli Ernesto, Scherini Giuseppe, Schreyrer Giulio, Serani Bindo, Servadio Guido, Socini Gino, Ulisi ing. Giulio, Vantaggi Tito, Zampighi Eugenio.
Castelfiorentino. — Porta Pia Niccoli Marseille.
Firenzuola. — Morara dott. Ugo.
Modigliana. — Campi Livio, Ciani Giulio, Miccoli Armando.
Pistoia. — Magrini Nello.
Prato. — Bendini dott. Umberto, Bertini Umberto, Brogi Ivanhoe, Calamai Coriolano, Ceri Ferdinando, Crocini prof. Vincenzo, Fedi Diego, Galli Gino, Gironi Icaro, Giusti Alfredo, Grazzini Giovanni, Guarducci Umberto, Leopoldo Luigi, Lombardi Alfonso, Morganti Stefano, Nenciarini Angelo, Orlandi Orlando, Saccenti Paolo.
Scarperia. — Rigacci Bruno.
Sesto Fiorentino. — Biondi Pilade.
FOGGIA. — Bellizzi Salvatore, Mandara avvocato Nicola.
Casalnuovo. — Canelli Luigi.
Cerignola. — Borsò Ugo, Cristilli rag. Alfonso, D'Eugenio prof. Lorenzo, Manfredi de Blasis bar. Giuseppe, Martinelli rag. Raffaele, Palieri Alfredo, Palieri Benedetto, Palieri Francesco, PALIERI FARINA ANNITA, Pirro Felice.
Trinitapoli. — Staffa Pasquale.
FORLI' - *Rimini.* — Marchetti Enrico, Ruffi Ercole.
GENOVA. — Agrifoglio Edoardo, Bono Pietro, Bonsignore Gaetano, Bruzzone Ferdinando, Camere avv. Damaso, Cassanello Emanuele, Cevasco march. Alessandro, Chiastellino Mario, Cipollina Antonio, Cocito Giovanni, De Bellis Romeo, De Pasquali Luigi, Durazzo Pallavicini marchese Giacomo, Fermino Marco, Ferro sac. Stefano, Gabaldoni Armando, Giannini Tommaso, Goeta Fausto, Granello Luigi, Hamilton Robert, Lercari prof. don Amedeo, Lertora Tito, Maggiolo Cesare, Messimiliano Mario, Mezzana avv. Edoardo, Miroli Luigi, Munna Marco, Panero Pietro, Parodi avv. G. Battista, Parodi Sebastiano, Passari G. Battista, Pastorini Rinaldo, Piuma march. Giannotto, Porcella Ernesto, Preti Mario, Ricci cav. avv. Giovanni, Roccatagliata Andrea, Romeri Luigi, Schiavetti Vincenzo, Seno sac. Vittorio, Silvestri Evaristo, Strafforel avv. Giacomo, Tarelli Alfredo, Tuvo Giacomo, Vaninetti Agostino, Varischi Carlo, VILLA LINA.
Alassio. — Navone Gino, Perego Egidio.
Borghetto S. Spirito. — Bresciano Pietro.
Camogli. — Ferrari Giovanni, Marconi Ernesto, Schiaffino Andrea.
Carcare. — Murialdo Felice.
Chiavari. — Gagliardo Giuseppe, Marcellino ing. Sante, Sabrè Carlo.
Cornigliano. — Forno Elia, Parodi Carlo Alessandro, Rolla Pio.
Dego. — Borreani Dagna Oscar.
Finalmarina. — Buraggi Carlo.
Loano. — Ferrando Giuseppe.
Moconesi. — De Ferrari avv. Giuseppe.
Pegli. — Bollorino G. B., Ferrando Carlo, Rottondo ing. Enrico.
Rapallo. — Cordano Luigi, Gori Giuseppe, Macchiarotto Luigi, Massone Emanuele.
S. Pierdarena. — Massolino Enrico, Mosna Armando.
S. Martino d'Albaro. — Oliva Giuseppe, Parodi Giuseppe.
Savona. — Berio Vittorio, Bozzano Adolfo, Camuffo prof. Melchiorre, Cattani dottor Carlo, Enrico rag. Francesco, Gardini Emanuele, Locatelli dott. Mario, Mordeglia Emilio, Pellegrini Domenico, Pertusio avv. Giacomo, Roggero Giulio, Rosso Vincenzo, Traverso Carlo, Traverso Giulio, Turbino Tommaso, Viglienzoni cav. Giacomo.
Sestri Ponente. — Benedettini Ugo, Brandani Ugo, Parenti dott. Carlo.
Spezia. — Bellini ing. Ettore.
Sturla. — Moltedo Felice.
Tribogna. — Capurro sac Alessandro.
Vado. — Michollet cav. Paolo.
Voltri. — Traverso Carlo Romeo.
Zoagli. — Semorile dott. Alfonso.
GROSSETO. - *Orbetello.* — Cencetti Giorgio.
Scansano. — Peri Vittor Hugo.
LECCE. - *Minervino.* — Scarciglia cavalier Luigi.
Scorrano. — Luceri Achille.
Taranto. — Ferrari prof. Alessandro, Sessa Alberto, Tornielli Vittorio, Traversa Augusto.
LIVORNO. — Bembaron Augusto, Bettini cavalier dott. Riccardo, Borsi Gino, Del Corno Ettore, Garibaldi Guido, Giorgi Egizio Nannipieri Guerrazzo, Pourquier Pietro Susini Francesco, Torelli Giorgio.
Rio Marina. — Bracali Arduino, Gavasso Alessandro, Mori Giuseppe, Tonietti Alessandro.
LUCCA. — Bertolli Giulio.
Camaiore. — Papeschi Benedetto.
Pietrasanta. — Marchini avv. Alfredo.
Querceta. — Carducci Fortunato.
Viareggio. — Fattori dott. Carlo, Municipio Rospigliosi principe Giulio.
MACERATA. — Ellero Mario, Giovannetti Romeo.
Macerata p. Montefano. — Carradori conte Carlo
S. Severino. — Società Ciclistica « Settempedano ».
MANTOVA. — Cadenazzi comm. avv. Giuseppe, Fano Fausto, Sereni Giulio, Massarani avv. E.
Bozzolo. — Rebizzi Francesco.
Castel d'Ario. — Zorzi Francesco.
Motteggiana. — Delleramo Gualtieri.
Suzzara. — Bertoni Mazzini, Campagnani Ulrico, Ferrari Rubens.
MASSA CARRARA. — De Angeli Domenico
Fivizzano. — Calamai Amerigo.
MESSINA. — De Pasquale Paolo, Giambalvo Domenico.
MILANO. — Albati Balilla, Adam Ermanno Adamo Gennaro, Agosti Cencio, Albani rag. Giuseppe, ALBERTONI contessa ANTONIETTA, Albertone conte Muzio Luigi Aletti Angelo, Amadeo Achille, Amati Alberto, Ambrek comm. Giuseppe, Amelotti Angelo, Anzani rag. Arturo, Arbizzoni Carlo, Arese conte Marco, Arisi dottor Achille, Arosio Enrico, Bachem Franz Baelz cav. Augusto, Baffi Angelo, Baisini avv. Vittorio, Balzani Virginio, Banti Guido Barbati Mario, Barbieri Ercolano, BARBIERI IDA, Bardoni Giuseppe, Barenghi Carlo, Bartesaghi Federico, Baruffaldi Serio, Basevi Achille, Bassanesi Giovanni Bay Francesco, Becherucci Giuseppe E. Beffa Mario, Belfiore Gaetano, Belli ragionier Beniamino, Bellini Amleto, Bellorini Enrico, Belotti avv. Bortolo, Beltrandi Filippo, Beretta Tiberio, Bergamaschi Ernesto, Bernasconi Osvaldo, Bertagini Edgardo, Bertelli Italo, Bertoloni Achille Besana Ignazio, Bialetti Carlo, Bianchi Leopoldo, Bianchi Paolo, Bianchini Eliseo, Bickel Giacomo, Biella Carlo, Bigatti Ferdinando, Bigatti Mario, Blonda Carlo Blanche Lorenzo, Bocchi Adolfo, Bolgiani avv. Mario, Bolla Luciano, Bologna Alfredo, Bomba Mario, Bonacossa Primo, Bonatti cap. Rinaldo, Boneschi Arturo, Bonfanti avv. Giovanni, Bonfiglio Luigi, Bonomelli Luigi, Bonomi Arnaldo, Bonomi Gaetano, Bottiglia Augusto, Bozzi Antonio, Bozzi rag. Marcello, Bracciforti Francesco, Brambilla Arturo, Branca Felice Bresciani Attilio, Brianzoni rag. Edoardo Brioschi Norberto, Broggi ing. Ettore Broglio Luigi, Brovelli rag. Attilio, Brugnoni Carlo, Brusati Angelo, Bruschera Francesco, Budeloni Aldo, Cairoli avvocato Paolo, Calabi Giuseppe, Calcagni Bernardo, Calegari Romeo, Campi Emilio, Canziani Oreste, Carabelli Gildo, Carabelli Giovanni, Carcano Giuseppe, Casalis Ugo, Casarico Mario, Cassina Alberto, Castelbarco Emanuele, Castellini Gualtiero, Cattaneo Giustino, Cavenago cav. Giacomo, Cavezzali Angelo, Cazzaniga Italo, Ceccherelli Giulio, Cei Severino, Cernuschi Giovanni, Cerudi rag. Angelo, Chiappa Angelo, Chiappini Delmede, Chiappini Eustacchio, Chiarini Cesare, Chiattone Mario, Ciaparelli Abele, Cicogna Augusto, Cinotti Bernardino, Coglio Giuseppe, Colombi dott. Emilio, Colombo Alfredo, Colombo Domenico, Colombo rag. Silvio, Conti Carlo, Contini Alfonso, Conzatti Riccardo, Corona Achille, Cortese Achille, Corti Antonio, Corti march. Gaspare, Crespi Ermenegildo, Crosa Filippo, Crotti Carlo, Crotti Giovanni, Curti Arturo, Dall'Olio rag. Ferdinando, Dameno Carlo, Da Rios Augusto, Darmiani Giulio, De Andrea Francesco, De Benedetti Umberto, Della Cha Giacomo, Della Longa Angelo, De Luigi Leonardo, Del Vecchio Oscar, De Marchi dott. Marco, De Ponti France-

sco, Diotalevi ing. Ariosto, Dompè dottor Onorato, Denzelli Beniamino, Dragoni Carlo, Emanueli Luigi, Facchini Antonio, Farè Pietro, Fassi Valentino, Fassinetto Attilio, Faverio Giuseppe, Favretti Ubaldo, Fel lo Eugenio. Ferla Luigi, Ferla Mario, Fermini Luigi, Ferraris avv. Bruno, Ferraris dott. Fulvio, Ferrero Emilio, Filippello Alberto, Fiorentino Fortunato, Ficrone avv. Oreste, Fontana Antonio, Fontana Ugo, Forlanini Francesco, Forlanini Guido, Fortichiari cav. Lisiade, Fortis Carlo, Fossati march. Luigi, FOSSATI CRIVELLI marchesa Juia, Franchi Vincenzo, Francia cav. avv. Carlo, Frattini Nino, Frigerio ing. Carlo, Frigerio Ernesto, Frizzoni dottor Gustavo, Gagliara Angelo, Gagliardo Giulio, Galbiati Leone, Galimberti Felice, Galimberti Giuseppe G., Gallarati Scotti G. Carlo, Galli Gaetano, Galli cav. Pirro, Gallin Martel Pierre, Gandini Bice, Garbagnati Luigi, Garghetti Pietro, Gatti Giuseppe, Gavatelli Alcide, Generali Ermanno, Ghezzi Aldo, Ghezzi Gino, Ghezzi Lorenzo, Gho Cesare, Giacchè Paolo, Gianetti Armando, Gibert Gustavo, Giglioni Arnaldo, Gilardi Augusto, Girelli Giulio, Glussani avv. Luigi, Gourion Jean, Gorla Edoardo, Govone Giuseppe, Greco professor rag. Eugenio, Greco Oreste, Guarneri Amilcare, Guillermaz Henry, Gutscher Enrico, Head Gerald, Hirsch dott. Guglielmo, Imbrico Giuseppe, ISOTTA BIANCHI MARIA, Jani Giuseppe, Lancini Attilio, Lanfranchi Carlo, Lavagna cap. Francesco, Lazzaroni Ticozzi Nino, Legnani Ermenegildo, Lehr Carlo, Leoni Aquilino, Locatelli Giannino, Longhi Guglielmo, Longoni Ambrogio, Loòser G. Corrado, Luzzati avv. Silvio, Maccario Gerolamo, Maderna Giuseppe, MAFFIORETTI ANGIOLINA ved. ISOTTA, Maggioni Francesco, Magnetti Maino cav. Gerardo, Malerba Giuseppe, Malipiero rag. Stefano, Malnati Attilio, Maltagliati Luigi, Malugani Sebastiano, Manco Gaetano, Mangili Alfredo, Mangili Enea, Mansanti Ottorino, Mantegazza Cesare, Manzi Giuseppe, Marazzina Gaetano, Marchesini Luigi, MARKBREITER IRMA, Martello Delfo, Masca Giuseppe, Massarelli Francesco, Mauri Ermanno, Mazza Luigi, Mentasti Umberto, Meregalli Carlo, Michel Alfonso, Migliavacca Luigi, Miolatti Vincenzo, Moalli Giuseppe, Monginl Edoardo, Monti Angelo, Monti Giuseppe, Morazzoni Oreste, Moretti Eugenio, Moro Aquilino, Morosini ing. Francesco, Morpurgo Oscar, Mosca Leone, Motta Dino, Nava Giuseppe, Negri ing. Ottavio, Nigra Amedeo, Nobili Ferruccio, Oggioni Giovanni, Ognibene Osvaldo, Olivati Umberto, Orlandi Giuseppe, Osculati avv. Rinaldo, Ottolenghi Mario, Ottolini Giuseppe, Palvis Giuseppe, Pantaleoni Plinio, Paoletti cap. Ernesto, Paschero Luigi, Patronini Carlo, Perana Edoardo, Piazza Francesco, Pieri Luigi, Piola Roberto, Piperno rag. Ernesto, Pogliani rag. Enrico, Pogliani Vittorio, Pojaghi Luciano, Pollaroli Francesco, Pollini dott. Felice, Ponti Achille, Porta Giulio, Potecchi Ferruccio, Premezzi Anacleto, Professione Giuseppe, Puricelli Giuseppe, Puricelli Guerra Eugenio, Raggio ingegner Oreste, Ramazzi Paolo, Randegger Eugenio, Raschi rag. Carlo, Ravasi Giuseppe, Rebay Giovanni, Redaelli Giacomo, Redaelli Marco, Reggiani Cesare, Reina Luigi, Reschini Oreste, Resnati Silvio, Riboldi Carlo, Ripamonti dott. Antonio, Riva ingegner Carlo, Robbiani Francesco, Rocco Pilade, Roggiani Giuseppe, Rognoni Lorenzo, Ronzi Robertò, Rosa Francesco, Rossi Andrea, Rusconi Luigi, Sabatelli Nicola, Sala Fausto, Salazzi Ugo, Salietti Silvio, Salomon Svend H, Sani Arturo, Sassi Mario, Savini cav. Virgilio, Scandroglio Silvio, Seppilli Armando, Sessa Giulio Cesare, Setti Achille, Silva avv. Michele, Simonis Giovanni, Solaro Edoardo, Solmi rag. Angelo, Sordelli Ernesto, Sormani Ettore, Spaggiari Giuseppe, Spinelli Giuseppe, Spreafico Alfredo, Squassi dottor Giovanni, Squassi Zoini, Stocker Alberto, Strada Luigi, Tempesta Paolo, Terreni Federico, Tonani Achille, Torri dottor Giuseppe, Torri ing. Luigi, Tosi Venusto, Trevisan rag. Luciano, Trevisan Spartaco, Trevisol Carlo, Trozzi dott. Angelo, Turpini Polluce, Uttini Emilio, Vaccari Ugo, Valenti Francesco, Velez Giuseppe, Venosta Piero, Vercelli Guido, Verga Arturo, Verga Giovanni, Vergottini Serafino, Vignati Agostino, Villa Pietro, Visconti Alberto, Vitale ing. Maurizio, Vitali Arturo, Vitali Guido, Weis Ugo, Zainaghi Enrico, Zanchi Giuseppe, Zanoni Angelo, Zanutto Tullio, Zappa Antonio, Zocchi Sac. Fortunato, Zoppelli Alberto, Zoppis Vincenzo.

Abbiategrasso. — De Boni ten. Antonio, Magugliani dott. Giuseppe, Speroni Pietro.
Besana Brianza. — Viscardi dott. Ercole.
Bollate. — Moiana Benvenuto.
Bovisa. — Longoni Celeste, Pastori Gaetano.
Brosco. — Consonni Teodorico, Villa ing. Clodoveo.
Buccinasco. — Allievi Provido.
Busto Arsizio. — Cardani Luigi, Castiglioni Luigi, Club Bustese, Pozzi Antonio, Solbiati Enea.
Cambiago. — Colombo dott. Carmelo, Perani Angelo.
Caronno. — Bonacina Umberto, Lovati Enrico.
Cassano d'Adda. — Magri Giuseppe.
Castano Primo. Marini Ettore.
Castellanza. — Velo-Club.
Cavaria. — Macchi Federico.
Cernusco sul Naviglio. — Fermini Angelo.
Desio. — Bianchi rag. Alessandro, Pirovano Emanuele.
Gaggiano. — Giardinieri agr. Oddo.
Gallarate. — Ceriani Angelo, Porro cav. dottor Vittorio, Seveso Alfredo.
Gessate. — Mucci dott. Ezio.
Giussano. — Galli Federico, Steffani Carlo.
Gorgonzola. — Clavenzani Mario.
Greco Milanese. — Gatti Nava Stefano.
La Santa di Monza. — Crippa Alessandro.
Legnano. — Bombaglio Felice, Crespi Antonio, Fasola Pierino, Fumagalli Mario, Gorea Donato, Vismara Guido.
Mairago. — Astorri Dante.
Melegnano. — De Luigi Luigi, De Marchi Nino, Dezza Cesare.
Mezzana Superiore. — Vanelli Alfio.
Monza. — Fossati Gaetano, Guerri Giona, Magni Mario, Pozzoli Mario, Rossi cavalier Giuseppe, Saibene Giulio, Solzi Gerardo.
Mulazzano. — Avanzini Giuseppe.
Musocco. — Boerio Cesare, Oriandi Cesare, Vacchini Tamiro.
Pozzuolo Martesana. — Società Ciclistica.
Rho. — Marciandi Felice, Rusconi P. Giulio.
Rosate. — Daccò Giovanni, Vittorio Mario.
Salerano al Lambro. — De Paoli Giuseppe.
S. Damiano di Monza. — Oriani Arturo.
S. Martino in Strada. — Astorri Alfredo, Astorri Attilio.
S. Pietro all'Olmo. — Citterio Carlo.
Saronno. — Garbagnati Guido.
Seregno. — Ronzoni Carlo.
Sesto S. Giovanni. — Ferrario Giosuè, Montaldi Carlo, Sanvito Federico, Tirelli Luigi.
Seveso. — Lier Fritz, Monza Amedeo.
Somaglia. — Tracconaglia Emilio.
Trezzo d'Adda. — Lanerò Abele, Ripamonti Luigi.
Verano. — Preda Alfredo.

MODENA. — Angeli Cesare, Bognetti Attilio.
Concordia. — Mazzucchelli Angiolino.
Finale Emilia. — Finetti ing. Arrigo, Parmeggiani Licinio.

NAPOLI. — Alessi cav. Antonio, Battaglia Luigi, Bellet Guglielmo, Calabresi Arturo, Caracciolo Francesco Saverio, on. Caravita Giuseppe principe di Sirignano, Carrera Giovanni, Consiglio Arturo, Cilento Charles, Di Martino Davide, Galimberti ing. Augusto, Homberger Guglielmo, Kernot Arturo, Krumm Alberto, Leone Gustavo, Martinelli dott. Vittorio, Nenzi Enrico, Troise Luigi, Trivulzio Leopoldo, Zezza Giuseppe.
Frattamaggiore. — Arena Arturo, Graziano Pasquale, Michetti Tommaso.
Sorrento. — Fattorusso Giovanni, Turpin ragionier William.

NOVARA. — Biroli Mario, Bressi Giovanni, Bronzini ing. Giuseppe, Clerici avvocato Silvio, Colli Medaglia avv. Carlo, Dell'Erra Amilcare, Ferrari Vittorio, Ferri cap. Ettore, Gianotti dott. cav. Rinaldo, Gusmani cav. Cesare, Locatelli Roberto, Manara avv. Pietro, Poggi Giuseppe.
Arona. — Vallè Ernesto.
Biella. — Amosso Alfredo, Caraccio Giuseppe, Colongo Edoardo, De Allegri rag. Aleardo, Garlanda Mario, Giacchetti avv. Camillo, Gorla Ermenegildo, Maglioia avv. Pietro, Oppezzo prof. Marcello, Pasetti Arturo, Ricca Pietro, Sella ing. Gaudenzio, Vannini Leopoldo.
Borgomanero. — Bertona Giuseppe, Giglione cav. Giovanni.
Borgosesia. — Delconte Federico.
Briga Novarese. — Savoini Francesco.
Cariso — Cerutti Giuseppe.
Ceppomorelli. — De Giorgi Giuseppe.
Cireggio. — Lucchini Attilio.
Cossila — Foglio Edoardo.
Crescentino. — GAFFODIO LUIGINA.
Crevola d'Ossola. — Imperatori Bartolomeo.
Croce Mosso. — Reda Attilio.
Cureggio. — Degasperis Giuseppe.
Domodossola. — Lavatelli geom. Pier Ambrogio, Renolfi Giuseppe.
Fondotoce. — Magistris Antonio.
Gravellona Toce. — Gorini geom. Giuseppe.
Macugnaga. — Gaggioli dott. Carlo.
Miasino. — Viganò G. Erminio.
Mosso S. Maria. — Bertotto Vitalino, Cuccu Pirisi avv. Antonio, Fezia Mario.
Oleggio. — Selesia Giuseppe.
Omegna. — Bertoli Fedele, De Martini Francesco, Di Pietro Martire Giuseppe, Forno Michele, Guidali Agostino, Lascialfare Ugo, Mangiarotti Carlo, Pianta Costantino, Pianta Ester, Saldini ing. Angelo, Schlumpf Carlo.
Oropa. – Lombardi Luigi.
Pallanza. — Frusconi Giuseppe, Garoni Francesco, Locatelli geom. Piero.
Pettenasco — Primatesta dott. Giuseppe.
Romagnano Sesia. - Fasola nob. Ottaviano, Malan ing. Umberto.
Rosazza. — Norza geom. Riccardo.
Sagliano Micca. — Della Donna rag. Antonio.
S. Maria Maggiore. — Vacchino avv. Enrico.
Stresa. — Piccaluga geom. Giulio.
Trino. — Maestri Emilio, Tricerri Andrea, Viale Vittorio.
Valle Inferiore Mosso. — Zina Lorenzo.
Valle S. Nicolao. — Strona Oreste.
Varallo — Casaccia Clemente, Crida dott. Cesare, Pedretti Pietro.
Veglio Mosso. — Bozia Flaminio.
Vercelli. — Piacco Leonida.
Vigliano. — Scarlatta Guido.

PADOVA. — Bonvicini Bonvicino, Carraro Riccardo, Tolotti ing. Giulio.
Montagnana. — Meneghetti Giuseppe.

PALERMO. — Belly Vittorio, Colonna Raffaele, Fenci Aurelio, Lanza Pietro principe di Trabia, Losa Enrico, Tonolo Cesare.

PARMA. — Bartoli rag. Angelo, Fadigati Giovanni, Fainardi Riccardo, Fonio geom. Giacomo, Paoletti Igino, Uttini avv. Luigi.
Borgo S. Donnino. — Bormioli Domenico, Gobbi Virgilio.
Calestano. — Zenoni Ferruccio.

PAVIA. — Anelli ing. Francesco, Audace Club, Comini Carlo, Griffini cav. ing. Angelo, Pifferi Ugo, Rovera Edoardo, Zolla Eugenio.
Candia Lomellina. — Facchinotti Mario.
Cassolnovo. — Taverna Giulio.
Castelnovetto. — Jacometti Francesco
Cozzo Lomellina. — Gennari avv. Mario.
Cura Carpignano. — Viola Alessandro.
Dorno. Gennari Francesco.
Frascarolo Lomellina. — Marinoni Giovanni.
Grepello Cairoli. — Calini Giuseppe.
Gualdrasco (fraz. di Bornasco). — Ricotti Cesare.
Mede. — Biglieri Pietro.
Ottobiano. — Ramella Giovanni.
Robbio. — Camussone Mario.
Sannazzaro. — Guagnini dott. Giuseppe.
Sartirana. — Chiodi Carlo.
Torreberretti. — Bologna Romolo.
Vigevano. — Bertocchi Gualtie o Besozzi Martino, Bignami Vittorio, Cagnola Mario, Carnevale Secondo, Cotta Pietro, Fossati Enrico, Liverani rag. prof. Achille, Maraschi Angelo, Maraschi Francesco, Migliavacca Pietro, Murari Luciano, Sozzani ingegner Vincenzo, Vittoni cav. Pietro.

PERUGIA. — Baldeschi conte Lodovico, Bruschetti Fernando, Manconi cav. Amalio, Urbani Guglielmo, Vitalesta Romualdo.
Foligno. — Fazi ing. Ferruccio.
Narni. — Bucci Morichi Italo.
Spello. — Ruozi dott. Giulio.

PESARO URBINO. - *Fano.* — Baccalini avvocato Astorre, Spadoni Stanislao

PIACENZA. — De Giacomi cav Antonio, Gianelli Vittorio, Perotti Antonio Nino.
Caorso. — Felisari Aquilino, Sutti Oreste.
Castelnuovo Fogl. — Concari geom. Ermenegildo.

Monticelli d'Ongina. — Barola ing. Ugo.
PISA. – Baldi prof. Dario. Bertini avvocato Quinto, Cartoni Corrado, Chelozzi Augusto, Gaggia Carlo, Gallarini cav. ing. Carlo, Gennari Azzolino, Mercadante Giovanni, Naldini Giorgio, Pizzanelli Ferruccio.
Cecina. — Tironi avv. Vittorio.
Cucigliana. — Simonetti Adolfo.
Pontedera. — BASOTTI BERTELLI CONCETTA.
Portovecchio di Piombino. — Cellini Augusto.
PORTO MAURIZIO. - *Bordighera.* — Lanteri Giovanni, Maccaferri Edoardo.
San Remo. — Amosso Camillo, Biggio Enrico, Genatta ing. Cristoforo, Grossi Emidio, Maccario Enrico, Mazar Pietro, MOMBELLO AUGUSTA, Panizzi cav. Nicola, Raimondo avv. Giuseppe, Rambaldi Adolfo, Stapper Giorgio, Tallevici conte Giuseppe,
POTENZA. — Brugnola dott. Americo.
Lauria Superiore. — Cosentino dott. Gaetano.
RAVENNA. - *Faenza.* — Testi dott. Serafino.
Lugo. — Boreo Regoli Luigi.
REGGIO CALABRIA. — Foti Raimondo.
REGGIO EMILIA. — Bisazzi Romano, Bossi Augusto, Curti dott. Michele, Fontanesi Carlo, Gabbi avv. Domenico, Rota Giuseppe, Tegani ing. Alberto.
Campegine. — Ferrari Nino.
Ciano d'Enza. — Moglia Silvio.
Correggio. — Finzi dott. Adolfo.
Guastalla. — Benatti Egidio.
S. Maurizio. — Ruini Guglielmo.
S. Tommaso della Fossa. — Corradini Luigi.
ROMA. — Andruzzi dott. Alcibiade, Bajardi dott. Gerolamo, Biadego ing. G. B., Bolletti Adriano, Castiglioni Umani Onorato, Cavalli Achille, Cavalli Domenico, Ciartoso cav. Antonio, Conterno Carlo, De Angelis Romolo, De Pignier conte Augusto, Gioacchini avv. Guglielmo, Guidi di Bagno march. Prospero, Martinuzzi Gino, Mazza Agostino, Mazzino Alberto, Mazzocchi Tito, Milani Adolfo, Montani Aristide, Murtola G. B., Novelli Enrico, Oliviero avv. Daniele, Paolini Ubaldo, Picasso rag. Carlo, Puglia Cesare, Quadri Arturo, Rosi Giovanni, SANSEVERINO TARSIS contessa GIULIA, Sanseverino Vimercati conte Roberto, Spasiano Adolfo, TOMMASI CRUDELI ADELE.
Civitavecchia. — Fenolio Sergio.
Montalto di Castro. — Petrini Alessandro, Sostegni Dante.
Valmontone. — Tiana Giovanni.
Viterbo. — Carletti Carlo, Cerroni Alceste, Mancini Gioachino, Tuci ten. Ernesto.
ROVIGO. — *Badia Polesine.* — Salvadori Adino.
Massa Superiore. — Merlo Angelo.
SALERNO. - *Baronissi.* — Napoli Gennaro.
Castellabate. — Comenale dott. cav. Carlo.
Padula. — Padula ing. Enrico.
SASSARI. - *Portomaggiore.* — Meloni Massimiliano.
Tempio. — Cossu Pietro, Massobrio geometra Alessandro, Nurra avv. Attilio, Ovada geometra Modesto.
SIENA. — Castiglioni cav. Giulio, Cecchini Vincenzo, Concialini ing. Piero, Donati rag. Pietro, Passeri avv. Augusto, Rosini avv. Angelo, Tanganelli Francesco.
Montepulciano. — Bologna Vittorio.
SONDRIO. — Suardi Giuseppe.
Tirano. — Perego Carlo, Piccioli ingegner Cesare.
TERAMO. - *Controguerra.* — Barcaroli geometra Edoardo.
TORINO. — Ajello Luigi, Altieri Alfredo, Antinelli Marco Aurelio, Argentieri Ernesto, Ballauri Delconte Stefano, Barberis Alessandro, Bosco Giacomo, Bovio avv. Vittorio, Canuto dott. Pier Antonio, CAPACCI MARIA, Caranzano Angelo, Caretta Colli ing. Medardo, Casalena Salvatore, Cattaneo Roberto, Cocito Mario, CORBETTA MASSEL contessa ELEONORA, Crespi Alfonso, De Dominici Giuseppe, DE FERNEX ANTONIETTA, De Marchi Tommaso, DI BRICHERASIO contessa SOFIA, Fabbre e Gagliardi (ditta), Falconet cavalier Carlo, Fasano Giuseppe, Ferrari Aleardo, Ferrari Josè, Fiorio Giuseppe, Foà avvocato Emanuele, Frondoni Uberto, Galeffi cav. Luigi, Galli Enrico Ulderico, Gatta Oprintino, Giovenale Pio, Grassi avv. Eugenio, Lovisetto dott. Domenico, Magii Augusto, Maina Francesco, Masoero Mario, Mazzi Vittorio, Molinari Edoardo, Moreno Umberto, Moriconi Domenico, Masso Giuseppe, Olivero Federico, Olivetti Gaspare, Oppizzi Ercole, Pelissero Mario, Pennaroli Italo, Perosino Giuseppe, Peyron avv. Amedeo, Pocchiola Tommaso, Rampini Arnaldo, Rippa Ottavio, Rivaira Angelo, Rosso Ferdinando, Schietz Federico, Tedeschi ing. Vittorio, Tura Umberto, Vallino Filippo, Vignolo Lutati avvocato Carlo, Zaffagni Enrico.
Bardonecchia. — Pacchiotti Luigi Giuseppe.
Carmagnola. — Gandolo Antonio, Oselia Guglielmo.
Chivasso. — Bollino Arminio, De Andrea ragionier Alberto.
Ferriere di Avigliana. — De Giorgis Giacomo.
Ivrea. — Bossetti avv. Antonio, Peila avvocato Antonio.
Ozegna. — Visetti dott. Carlo.
Pinerolo. — Cavallo Giacomo.
Rivarolo Canavese. — Avenatti Francesco.
Villafranca Piemonte. — Vignolo avv. Bertino.
TRAPANI. - *Alcamo* — Pedace Pasquale, Polizzi De Stefani Michele, Simone Stefano Alfredo.
TREVISO. — Bettetti Fedele, Ghidini Angelo.
Asolo. — Rossi Tullio.
Cornuda. — Niccoli Leone.
Onigo. — Tovena Agostino.
Vittorio. — Ferrigo Giovanni.
UDINE. — Arrigoni Francesco Domenico, Brandis conte Ferruccio.
Casarsa della Delizia. — de Concina Pietro.
Cecchini di Pordenone. — Fiora Francesco.
Fagagna. — Burelli Giulio.
Gemona. — Salmoiraghi Giuseppe, Volontè Piero.
Maniago. — Cadel Carlo.
Mortegliano. — Meneghini Guido, Savani Angelo.
Paradiso. — ROLIANI ISABELLA.
Spilimbergo. — Lanzi Umberto Camillo.
Tarcento. — Bagnara dott. Giuseppe.
Usago Traveri. — Tomadesso Luigi.
VENEZIA. — BIGARO PAOLINA, Bolle Maurizio, Cavaliere Ugo, Furlanetto Umberto, Genovese Augusto, Minio Mario, OREFICE MORTARA FANNY, Rambaud dottor Enrico, Samassa ing. Giuseppe, Schiavi Giovanni.
Cavarzere. — Fava Aldo.
Chioggia. — De Bei Giovanni.
Vigonovo. — De Castello Vittorino.
VERONA. — Betti Giuseppe, Brasavola Pietro Alvise, Grassi Mario, Norsa dott. Aldo, Orna Enrico, Palazzoli Carlo.
Ceraino. — Panseri magg. Ambrogio.
Cerea. — Carmagnoni Angelo.
Legnago. — Costa Giuseppe.
Sanguinetto. — Monga avv. Giuseppe.
VICENZA. — Bonomi Arturo, Piccioli Vitaliano, Rodondi Antonio.
Malo. — Clementi Giuseppe.
Marostica. — Girardi Giulio.
Pievebelvicino. — Tessari Domenico.
Recoaro. — Battilana dott. Giuseppe.
Schio. — Rubilli Giuseppe.
Thiene. — Mioli Eugenio.
COLONIA ERITREA. - *Agordat.* — Ascari Raffaele.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Gorizia.* — De Mirkovic Narciso.
Montona. — Pieri Giovanni.
Pirano. — Gabrielli Umberto.
Sagrado. — Delpino Guglielmo.
Tolmino. — De Hohenbühel barone Carlo, Jandl Lodovico.
Trieste. — Benco Oliviero, Bodo dott. Ermanno, Brunner Giuseppe, Cattarini Umberto, Devescovi Giuseppe, Gazulli Demostene, Ghira ing. Andrea, Goldhammer dott. Marcello, Grimm Libero, Guerincis Rodolfo, Lokar Edoardo, Lupetina Carlo, Lustig Cesare, Mecozzi Romeo, Mosettig Luciano, Muradori Giovanni, Pincerle Enrico, Pirona Ugo, RADIVO AMELIA ved. FRAUSIN, Sorrentino Nicolò, Straka ingegner Giovanni, Straka Guglielmo, Toniatto Luigi, Vezil Roberto.

Trentino.

Arco. — Bontempi Felice
Cavalese. — Lanziger Angelo.
Mezzolombardo. — Reggla Emilio.
Riva. — Aigner Carlo, Lachmann dott. Giuseppe.
Roncone. — Bazzoli G. Batta.
Rovereto. — Poli Giovanni.

Francia.

Eze S/ Mer. — Schiff Edith.
Paris. — De Gunzburg barone Jacques, Ghelfi G. B., Lermoyez dott. Marcel.
Saint Michel. — Barberis Sisto.
MONACO PRINCIPATO. — Giordano Angelo.

Germania.

Aachen. — Petigax Marcello.
Amburgo. — Gochrnig Paolo.
Francoforte S Meno. — Sondheimer N.
Lipsia. — Flinsch G. F.
Strasbourg. — Iandel Armand.

Inghilterra.

Bradford. — Gottlieb Jacques.
Londra. — Angeli Alfredo, Robino William Joseph, Williams Theodore C.
Manchester. — Chiappa Carlo.

Isola di Malta.

Hamrun. — Razzini Paolo.

Svizzera.

CANTON DI BERNA. - *Berna.* — Broggi Pietro.
CANTON DI SAN GALLO. - *S. Gallo.* — Matarazzo Attilio.
CANTON TICINO. - *Bellinzona.* — Molo avvocato Romolo.
Locarno. — Ghirardini prof. Abele, MARIANI GIANNINA.
Lugano. – Banfi Pietro, Ragionieri Guido.
Riva S. Vitale. — Alberti Gaetano.
CANTON DI ZURIGO. - *Aü am Zurichsee.* — MOSER baronessa FANNY.

Africa.

Mattay (Egitto). — Sideratos Giorgio.
Mazagan (Marocco). — Mortes cav. Alberto C,

America Settentrionale.

STATI UNITI. — Massachusetts.
Brookline. – Viganotti prof. Giovanni.

America Meridionale.

URAGUAY. - *Montevideo.* — Gallo Giuseppe Felice, Invernizzi Emilio. Parodi Carlo, Pirro Alberto, Queirolo Enrico.
PARAGUAY. - *Assunzione.* — Balmelli Carlo, Burgstaller Giuseppe, Cerruti Francesco, Dal Seno Emilio, De Finis dott. Italo, Degli Uberti Arturo, Dendi Tullio, De Lorenzo cav. Rosario, Faella Enrico, Feliciangeli Romolo, Frescura Luigi, Hoffe[illegible] ing. Carlo, Maciotta ing. Armando, Michelagnoli Michele, Negri Francesco, Palerm[illegible] Giuseppe, Palermo Raffaele, Pecci Francesco, Pecci Pasquale, Pessolani Giovanni Ratti Augusto, Schifini Antonio, Terlizz[illegible] Salvatore.
REPUBBLICA ARGENTINA. - *Buenos Aires* — Roccatagliata Nicola, Rolleri Santiago Vaccari cav. Pietro.
BRASILE. - *Itatiba* (S. Paulo). — Scavon[illegible] Luigi.
Manaos. — Colli Riccardo.

Asia.

INDIA. - *Bombay.* — Mongini Urbano.
Manilla (isole Filippine). — Carman D. M.

Soci annuali al 15 maggio 1905 . .	N. 45 20[illegible]
Soci annuali inscritti dal 15 maggio al 15 giugno 1905	» 1 48
Soci annuali al 15 giugno 1905 . .	N. 46 68[illegible]
Soci vitalizi al 15 maggio 1905 N. 826	
Soci vitalizi inscritti dal 15 maggio al 15 giugno 1905 » 31	N. 85[illegible]
Totale dei soci al 15 giugno 1905	**N. 47 54[illegible]**

Ufficio di redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14
Direttore della Rivista: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

20335 - CAPRIOLO & MASSIMINO - MILAN[illegible]
Via Francesco Guicciardini, 5

ANNO XI - N. 8. GRATIS AI SOCI DEL TOURING AGOSTO 1905

-VI- ET-MENTE

RIVISTA MENSILE DEL TOURING C. I.

Sede Sociale, Via Monte Napoleone, 14
Telefono N. 18-50

La nuova strada del Gran San Bernardo.

Il giorno 14 luglio venne inaugurata la nuova strada carrozzabile del Gran San Bernardo, la quale ora congiunge Aosta con Martigny, l' Italia col Vallese.

Si deve qui ricordare che esisteva giá la strada carrozzabile da Aosta (m. 583) per Etroubles (m. 1280) St. Oyen (m. 1313) a St. Rhémy (metri 1632), strada lunga chm. 20,6, con forti pendenze, svolte non sempre ragionevoli, larghezza insufficiente per un grande traffico; esisteva pure la carrozzabile dall' Ospizio del Gran San Bernardo a Martigny; e per completare tale strada internazionale mancava adunque il tratto da St. Rhémy all'Ospizio (m. 2467).

E' questo appunto il tratto (chm. 11,9 sino al confine, oltre a metri 540 dal confine all' Ospizio, larghezza m. 5,1); che fu_ora inaugurato. I lavori furono cominciati il primo giugno 1900; si lavorò 90 giorni circa ogni anno da 300 operaî del Modenese e del Reggiano; il progetto è dell' ing. Molino. Per vincere il notevole dislivello, dopo il chm. 26 la strada si svolge sulla destra della valle (mentre l' antica mulattiera si svolge sulla sinistra) con due grandi svolte, e continua poi, con un ampio nastro tortuoso, nella conca che è sotto il Pian di Giove; e, presso questo, tagliata nella roccia, procede con lene salita sulla destra (sponda settentrionale) del lago sino al confine (che anche quì, come quasi da per tutto in Italia, non è sul culmine, ma a più di mezzo chilometro di qua da esso, lasciando così alla Svizzera quasi tutto il lago) e di lá all'Ospizio.

Napoleone Bonaparte sul Gran San Bernardo.

La strada, nei circa quattro mesi nei quali potrá restare aperta, avrá una grande importanza commerciale e turistica; ma

Panorama di Aosta.

l'importanza turistica è diminuita dal fatto che è proibito scendere coll'automobile dall'Ospizio alla Svizzera.

Benissimo si può andare invece in automobile da St. Rhémy all'Ospizio sul tratto nuovo della strada, e bene si va anche da Aosta a St. Rhémy sul tratto vecchio, che verrá gradatamente migliorato; ed a tale scopo i lavori furono giá in qualche punto appaltati.

Era antico il progetto o, per meglio dire, era antica la speranza della strada di cui parliamo. Sino da quando, nel maggio del 1800, Napoleone Bonaparte passò, con 35 000 uomini, quest' alto valico alpino, sorse nella valle d'Aosta e nel Vallese la speranza che Napoleone avrebbe fatta costruire traverso a quello una grande strada militare; ma egli la fece invece costruire traverso il passo del Sempione.

Dal 1820 al 1830, un intendente di Aosta, il signor Rosset, allo scopo di accrescere le relazioni commerciali col Vallese, ottenuto il permesso di rettificare la mulattiera da St. Rhémy all'Ospizio, si accinse invece (non si sa bene se d' accordo col governo od all'insaputa di esso) a tracciare ed iniziare una vera strada carrozzabile; ma l'Austria, ancora spaventata di Marengo, pose il suo veto; il Piemonte obbedì; i lavori furono sospesi; ed il signor Rosset fu trasferito a Saluzzo.

Verso il 1890 il cantone del Vallese costruì la strada da Bourg-St. Pierre all'Ospizio; e risorse allora più vivo che mai nella valle d'Aosta il desiderio di vedere completata una tale strada internazionale. Il deputato prof. Francesco Farinet riuscì a vincere le opposizioni dello Stato Maggiore, ed a persuadere il ministro Pelloux a presentare al Parlamento il progetto di questa strada; il progetto fu presentato e nel 1898 approvato; e la strada fu costruita e ora inaugurata.

Di questa inaugurazione non poteva disinteressarsi il Touring Club Italiano; ed esso vi fu infatti rappresentato, come diciamo più avanti.

Il giorno 13 l'automobile del sig. Johnson percorse i 240 chilometri sul tratto Milano-Novara-Romagnano Sesia-Biella-Ivrea-Aosta-Ospizio; e poi provò senza fatica, che si può benissimo, e senza alcuno sforzo, partire la mattina dal Gran San Bernardo e, per il Piccolo San Bernardo, andare la sera al Cenisio, visitando così in un sol giorno tre fra i più celebri passi alpini.

Ecco su ciò le relative indicazioni chilometriche:

Gran San Bernardo, Aosta, Prè St. Didier, Piccolo San Bernardo . . . . chm. 90.5

Piccolo San Bernardo per Albertville Modane, Cenisio . . . . » 212.2

Totale chm. 302.7

Se si calcola di correre in media anche a soli 25 chilometri all'ora, si vedrà che si può partire alle 5 dal Gran San Bernardo, fare una buona sosta al Piccolo San Bernardo e poi anche ad Albertville od a Modane, ed essere, senza sforzo alcuno, prima di notte al Colle del Cenisio.

Di tale gita vogliamo qui conservare qualche memoria, in servizio di chi volesse ripeterla... e di chi si accontentasse di viaggiare come preferiva di fare Lodovico Ariosto: cioè colla semplice carta geografica.

Noteremo qui che il primo automobile salito da Aosta al Gran San Bernardo fu quello (1 Luglio) del signor Evan Mackenzie di Genova (socio del Touring), il quale dovette sgombrare dalla neve l'ultimo tratto di strada; e noteremo anche che coll'automobile si può salire da Aosta al Gran San Bernardo in circa ore una e mezza, mentre la diligenza (dovendo i cavalli procedere sempre al passo) impiega sette ore.

Forte di Bard.

Castello di Fénis.

I.

Gran San Bernardo, 14 luglio.

La nuova strada carrozzabile del Gran San Bernardo si inaugurò con due feste: una religiosa ed una civile ed internazionale.

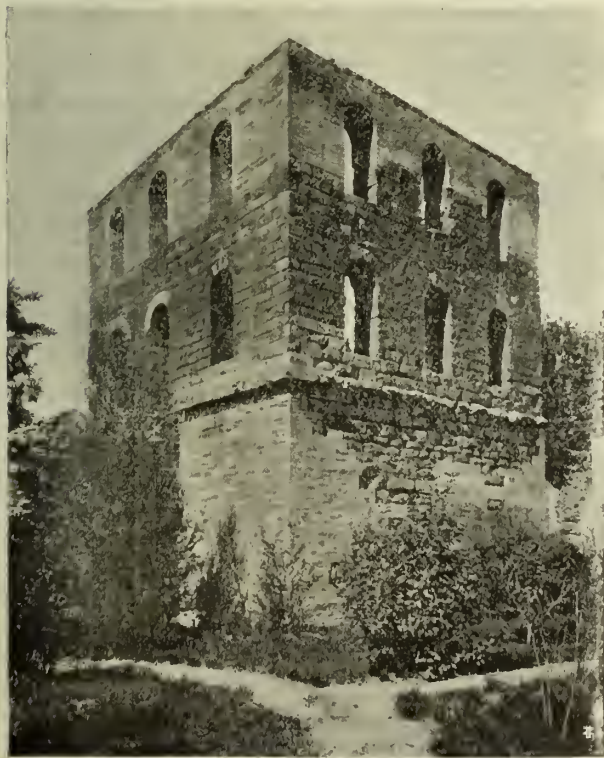
Sarà opportuno ricordare che San Bernardo, restauratore, nel 970, dell'antichissimo ospizio (esistente sino dai tempi dei Romani, e forse prima) a cui poi restò il suo nome, nacque a Mentone (sul lago di Annecy, in Savoia) nel 923. Narrano le vite del santo che su questo passo (detto allora Mont-Joux) si era annidata una banda di Saraceni, i quali, oltre al depredare i viandanti, s'erano anche presa la briga di istituire il culto di Giove, e di innalzare a quel dio una statua di cui s'era impadronito il demonio. Si trattava adunque di liberare il passo dai Saraceni e dai demoni. Per cacciare i primi, San Bernardo (che era allora arcidiacono di Aosta) armò e guidò i valligiani; per vincere i secondi, buttò la sua stola benedetta intorno alla statua maledetta; la stola si mutò in catena e la statua in demonio, che fu dal santo rovesciato e calpestato; ed ecco perchè San Bernardo viene rappresentato col pastorale nella destra, e nella sinistra la catena che tien legato il vinto demonio.

Pont St. Martin.

Il santo è così rappresentato dalla statua di bronzo eretta il 31 luglio 1902 al Piccolo San Bernardo, e riprodotta ora esattamente per il Gran San Bernardo, ed innalzata sul Pian di Giove, presso il laghetto, là ove sorgeva il tempio di Giove, e dove furono scavati molti antichi oggetti romani, fra i quali sono preziose le tabelline votive, che si conservano nel Museo dell'Ospizio.

La statua doveva essere inaugurata il 13 luglio. La sera del 12 giunse Monsignor Duc, vescovo d'Aosta, che da St.-Rhémy in su era venuto nell'automobile del conte Enrico di Mentone, della famiglia del gran santo; e pochi minuti appresso giunse dall'opposto versante Monsignor Abbet, vescovo di Sion, quello stesso che abbiamo visto benedire la Galleria del Sempione.

Sopra un palco eretto intorno alla statua, la mattina del 13 Monsignor Duc celebrò la messa; ed alle 10,30, mentre le campane dell'Ospizio facevano echeggiare dei loro rintocchi gli alti dirupi e rimbombavano i mortaretti, un pittoresco corteo moveva dall'Ospizio, ed andava svolgendosi lungo l'ultimo tratto della nuova strada, passava sotto l'arco di verzura e rododendri eretto sul confine, e si fermava alla statua. Notammo il vescovo Duc, il R. Monsignor Bourgeois, prevosto del Gran San Bernardo, i canonici della cattedrale e della collegiale d'Aosta, i membri del Capitolo di Sion, il canonico Chevalier, prevosto della cattedrale di Annecy, il R. Giuseppe Cesare Messelod ispiratore dell'erezione delle statue al Piccolo ed al Grande San Bernardo, il canonico Lafrasse, il reverendo e noto canonico Chanoux rettore del Piccolo San Bernardo, il conte e la contessa di Mentone con tre bimbi, e numerose altre persone.

Caduta la bianca tela che copriva la statua, il vescovo Duc la benedì; il coro di Monthey la salutò con un canto di circostanza; ed il vescovo di Sion, vestiti gli abiti pontificali, si accinse a celebrare la messa; e quel gruppo vario, a quasi 2500 metri d'altezza sopra il mare, fra le rovine del tempio pagano, in mezzo a quelle rupi battute dal vento, formava uno spettacolo unico, grandioso, pittoresco, indimenticabile.

Torre Pailleron di Aosta.

Torre del Lebbroso in Aosta.

F. Citterio inc.

VEDUTA DELL' OSPIZIO DEL G. S. BERNARDO E PASSAGGIO DELL' ARMATA TEDESCA SOTTO GLI ORDINI DEL GENERALE AUSTR. FRIMONT

Dopo l'evangelo il P. Durand, missionario di Lione, pronunziò un eloquente discorso per ispiegare lo scopo ed il significato di quella statua, e per ricordare i tratti più salienti della vita del santo; e la voce possente dell'oratore riuscì a vincere l'urlo del vento.

Finita la messa, il corteo ritornò all'Ospizio, ove, nel salone d'onore, fu servita la colazione, alla fine della quale pronunciarono opportune ed applaudite parole il R. prevosto Bourgeois, il vescovo Duc, il conte di Mentone, l'avv. Chabloz, e infine il signor Zen Ruffinen, a nome del governo del Vallese; ed il coro di Monthey ebbe nuova occasione di farsi applaudire colle sue ottime esecuzioni.

La sera del 13 giunsero le autorità italiane e svizzere, ed i corpi musicali di Aosta e Martigny.

Il giorno 14 si doveva benedire ed inaugurare la nuova strada. Alle 9 precise, preceduto dai due corpi musicali, il corteo si mosse per recarsi al ricordato arco di trionfo. Fra le autorità italiane notammo il comm. Gasperini, prefetto di Torino, l'avv. Charrey sindaco d'Aosta colla giunta municipale, il sottoprefetto di Aosta, il conte Berenello, i deputati on. Boselli e Farinet, il signor cav. G. A. Farinet vice-presidente della sezione d'Aosta del C. A. I., il signor Caire presidente del tribunale d'Aosta; e fra le autorità svizzere l'ing. Duboux presidente del Consiglio di stato del Cantone di Vaud, il deputato Zen-Ruffinen ed il consigliere di stato Couchepin rappresentanti del governo del Vallese, il consigliere nazionale Defoyes, i deputati cantonali Morand e Merio rappresentanti del comune di Martigny, il signor Delasoie presidente del comune di Sembrancher, i signori Genond, Ephise e Moret rappresentanti del comune di Bourg-Saint Pierre.

A rappresentare il Touring Club Italiano erano intervenuti il direttore generale comm. Federico Johnson, il capoconsole generale comm. Giovanni Silvestri, il signor Achille Negri console del Touring a Milano, ed il direttore della *Rivista.*

La cerimonia fu aperta dal sindaco d'Aosta avv. Charrey, che lesse, in francese, un ottimo discorso. Rievocò i più salienti ricordi storici del Gran S. Bernardo, rese omaggio al santo ed ai suoi seguaci, ringraziò le autorità presenti, e fece rilevare l'importanza della nuova strada.

Il comm. Gasperini, prefetto di Torino, parlò a nome del governo italiano, e fece risaltare la superiorità delle vittorie economiche sulle vittorie cruente; e volse un cortese ed applaudito saluto alle autorità svizzere ed ai canonici dell'Ospizio.

Improvvisò quindi un applaudito discorso l'on. Boselli; le musiche suonarono gli inni nazionali italiano e svizzero; ed il vescovo Duc, indossati gli abiti pontificali, benedisse la strada e pronunciò altre parole di circostanza.

Le signorine Casalegno e Farinet, in eleganti e nuovi costumi personificanti l'Italia e la Svizzera, si posero quindi ai fianchi dell'arco di trionfo, tenendo distesi traverso ad esso nastri coi colori italiani e svizzeri; il prefetto di Torino comm. Gasperini colle forbici tagliò i nastri, dichiarando con tale simbolico atto aperta la strada; e sotto l'arco il comm. Gasperini ed il signor Couchepin si strinsero la mano e s'abbracciarono, fra gli applausi di tutti i presenti.

Al suono delle bande il corteo fece ritorno all'Ospizio, ove, con una colazione, finì la bellissima festa.

Nel ritornare ad Aosta, nel pomeriggio, le autorità italiane ebbero liete accoglienze nei paeselli di St-Rhémy, St-Oyen ed Etroubles, ove le vie, adorne di bandiere, verzure e palloncini, erano animate da una folla festante.

II.

Moncenisio, 15 luglio.

In meno d'un'ora e mezzo (malgrado le ripide svolte del tratto vecchio della strada, e le anguste vie di St-Oyen e di Etroubles) dall'Ospizio scendemmo ad Aosta dove, obbedienti all'ordine scritto a grandi caratteri: *au pas les automobiles,* rallentammo la corsa sino all'inverosimile.

Incontriamo, su nelle valli, molti muli, che procedono portando sulla schiena un grosso carico di fieno, tenuto in

P. Citterio inc.

VEDUTA DEL G. S. BERNARDO E PASSAGGIO DELL' ARMATA FRANCESE GUIDATA DAL PRIMO CONSOLE BONAPARTE

equilibrio, mediante due lunghe pertiche dal mulattiere, che cammina dietro la bestia. Qualcuno di quei muli, all'incontro insolito, rovescia a terra il carico e scappa, lasciando il mulattiere con in mano le sue pertiche, che avrebbe forse adoperate volontieri contro di noi; ma i muli sono subito ripresi e ricaricati, senza malanni.

La strada lascia da parte St-Rhémy, e lascia a destra la verde comba des Bosses, per la quale si potrebbe andare a Courmayeur. Qui finisce la strada nuova e comincia la vecchia, che fa una grande svolta verso oriente, giunge a Saint Oyen (ov'è una succursale dell'Ospizio), e quindi (chm. 1,9) a Etroubles, ove Napoleone fece una breve sosta quando discese dal Gran San Bernardo. Varcato il Buthier, traversata la Clusa, lasciato di là dalla valle il villaggio di Allain, si gira il torrione e la chiesa di Gignod, e tra floridi vigneti si scende alla bella Aosta.

I 32 chilometri da Aosta a Pré Saint Didier furono coperti in un attimo. Anche gli automobilisti prudenti si sentono attratti, per qualche mezz'ora, dal desiderio di fare una volatina; specialmente se, come in questo caso, si tratta d'una strada di cui si conosce ogni menoma svolta ed ogni discesa e salita, e se, data l'ora, la strada è quasi completamente libera. Dunque, in via d'eccezione, voliamo, fendiamo l'aria che ci percuote il viso, solleviamo il polverone che ci farà benedire da chi resterà indietro; voliamo, senza tempo nè di guardare la carta, nè di consultare la guida. Alla prima sosta, impareremo poi che la chiesuola antica lasciata a destra, tosto fuori della porta Decumana, è quella di San Martino di Corléan; che il padiglione ottagonale lasciato a sinistra è la villa Montfleury; che il castello a sinistra, di là della Dora, è quello di monsignor Duc, vescovo d'Aosta; che il castello a destra, dominante la strada, è quello di Sarre, proprietà del Re; che l'altro castello, tutto torrioni e torricelle, dominanti la chiesa che domina il villaggio è quella di St. Pierre; che il castello a sinistra è quello dei conti Sarriod de la Tour; e impareremo che, varcata la Dora, abbiamo traversato Villeneuve, e poi Arvier, Liverogne, Morgex, avendo sempre davanti l'imponentissima massa del monte Bianco.

Dalle salite ai tre passi di cui stiamo parlando, la più amena, comoda, bella, è senza dubbio questa da Pré-Saint-Didier all'Ospizio del Piccolo San Bernardo (chm. 24); e se è proprio questo, come i più sostengono, il passo prescelto da Annibale, nel traversare le Alpi, ciò significa che il guerriero cartaginese era un uomo di talento.

Si sale dapprima a zig-zag per il bosco, e pare un sogno il veder lì sotto, sempre più basse e più numerose, le svolte; giunti in alto, e dato un ultimo sguardo al bacino di Courmayeur (chiuso dall'eccelso gruppo montuoso nel quale si distinguono il Dente del Gigante, l'Aiguille de Rochefort, le Grandes Jorasses), si traversa una galleria scavata nella roccia, e si costeggia un profondo ed imponente burrone; e, traversata un'altra galleria, e per la valle stretta, boscosa, alpina, e lasciati indietro i paeselli di Elevaz e di Balme, si giunge (chm. 9,9) a La Thuile, in ampio splendido bacino, chiuso di fronte dal ghiacciaio del Rutor e dalle vette dell'Assaly; e sopra la borgata di La Thuile è Golettaz (m. 1476), colla dogana italiana. Su per il bosco a risvolte, per Pont Serrand (m. 1651) e per la prima casa di ricovero la strada giunge alla seconda casa di ricovero (m. 2055), dove, dietro il Mont-Faure, si scorge il rotondo e bianco cocuzzolo del Monte Bianco; e di qui, lasciato giù a destra il laghetto di Verney, la strada, non ancora del tutto sgombra di neve, giunge (chm. 23,2) al culmine del passo, ov'è la colonna Joux (m. 2188), e ad un chilometro di là da essa (sul versante francese, ma però sempre su territorio italiano) l'Ospizio del Piccolo San Bernardo (m. 2153).

Non ci è qui possibile di parlare nè dell'origine e trasformazione dell'Ospizio, nè dei forti francesi che lo dominano, nè del celebre giardino alpino Chanousia, fondato e

S. Rhémy.

Ospizio.

curato dall'abate Chanoux (che ha la barba imbiancata da quarantacinque inverni trascorsi fra queste nevi), nè di cento altre cose interessanti che ci porterebbero troppo lontani; ma dirò solo che nello scendere giù per la valle dell'Isère per la verde Tarantasia e sino ad Albertville (città formata dalla unione di Hôpital e Conflans, e chiamata Albertville nel 1835 in onore di Re Carlo Alberto), e poi nel salire su per la Moriana sino a Modane, a Lanslebourg ed al Cenisio, avemmo campo di ammirare varie cose.

Ammirammo fra altro la bellezza delle strade, bene costruite, ottimamente mantenute, e ricche d'indicazioni, dovute ad un leale e fecondo accordo fra Governo, Comuni, Touring Club Francese e Società per il concorso dei forestieri. Quando, con un po' di concordia, e col sostituire pochi fatti a molte ciarle, potremo dire altrettanto anche in Italia?

Era il 14 luglio, giorno della festa nazionale. Ogni casa, anzi ogni finestra, aveva una bandiera; e bandiere sventolavano anche sulle case di campagna, sulle piccole osterie, sulle cantoniere ferroviarie; e la sera si procedeva fra illuminazioni, fuochi artificiali, canti, suoni, balli. Si vedeva subito che in Francia la festa nazionale è anche una festa popolare, e si volse un pensiero alla nostra festa dello Statuto.

Ma non facciamo confronti, per amor di Dio; e se pur vogliamo farne, confrontiamo i tre passi.

Il Passo del Gran San Bernardo è brullo, severo, imponente, col carattere d'alta montagna. Il laghetto è tutto cinto di rupi. La vista è assai limitata sul versante italiano, limitatissima sul versante svizzero. Il confine è segnato non sul culmine, ma di qua da esso.

Il Passo del Piccolo San Bernardo è verde, e fiancheggiato da verdi chine. Il laghetto è tutto cinto da pascoli. La vista è assai ampia e bella verso il versante francese. Il confine è segnato di là dal passo, in modo che una lingua di terra della Tarantasia resta nel territorio del regno.

Trasporto del monumento di Desaix al Gran San Bernardo.

Il Passo del Cenisio è il più lungo, ampio, verde, fiorito dei tre; e il più ampio dei tre è anche il lago, lungo più di due chilometri. Il confine è segnato precisamente sul culmine del passo; e... e ora penso che è inutile tentarne la descrizione, visto che l'ha di già fatta Edmondo De Amicis.

III.

Moncenisio, 16 luglio.

Del colle del Moncenisio si è già parlato varie volte, ed a lungo, nelle pagine della *Rivista,* ed è inutile ripetersi; e poichè siamo giunti qui, diremo invece due parole sulla grande riunione automobilistica causata dalla corsa Susa-Moncenisio. Della corsa, del suo svolgimento, dei suoi effetti, hanno già parlato a lungo tutti i giornali; e perciò ci limiteremo a qualche nota d'impressioni.

La capitale automobilistica d'Italia è trasportata provvisoriamente quassù, a 2000 metri dal mare. Ogni tettoia s'è trasformata in *garage,* ogni fienile in dormitorio; perchè gli ottanta letti che sono qui disponibili (fra l'albergo dell'Ospizio e quello della Posta) erano già tutti impegnati da varî giorni; e parecchie signore giunte senza preavviso, o con preavviso in ritardo, per quanto si mostrassero desolate, dovettero ripartire, per cercare un notturno asilo in qualche luogo più basso.

Gran parte del mondo automobilistico s'è dato convegno sul Cenisio; quel mondo che è ancora troppo giovane perchè qualcuno abbia potuto osare di farne la descrizione, di delinearne la psicologia; mondo curioso, strano, vario, formato di ben distinte categorie di persone.

L'arrivo degli automobilisti cominciò sin da ieri mattina, e continuò tutto il giorno e parte della notte, mentre la luna trasformava il laghetto in un tremolio d'argento, ed illuminava le nevi delle cime. Era un incessante *buf buf*, un continuo giungere di macchine, di tutte le firme, dalla Francia per Lanslebourg ed il Colle del Cenisio, da Susa per le Scale.

« Tutti convengon qui d'ogni paese » per assistere alla corsa di automobili e motociclette sulla strada da Susa all'Ospizio, della lunghezza di chilometri 22 e metri 300,

con un dislivello di metri 1432, ed una pendenza media del 10 per cento; percorso che nel 1902 fu coperto in poco più di 30 minuti, e che oggi, a quanto si prevede, sarà coperto in meno di 20!

Cane di San Bernardo.

La partenza dovrebbe cominciare alle 8 a Susa; sopra la Gran Croce (donde si domina buona parte dell'immenso nastro stradale che si svolge sulla roccia) fu eretto un palco per i principi e principesse e per le autorità; ed il punto d'arrivo è a mezzo chilometro dall'Ospizio.

Alle 5 questa mane erano già quasi tutti in piedi, o per porgere le ultime cure alle macchine, o per dare ordini, o per raccogliere notizie; e fra queste ne giungono presto due di cattive; l'*Itala* di 100 cavalli, che doveva prender parte alla corsa, precipitò in un fosso; e un automobile, fra Torino e Rivoli, si rovesciò; e si parla di morti e feriti. La notizia, che si sperava fosse esagerata, pur troppo risultò ancor più grave. La nuova disgrazia insegnerà nulla? Forse non servirà che a sollevare una nuova polemica sull'utilità dei paracarri!

Tutti coloro che hanno dormito, bene o male, al Cenisio, si dirigono assai di buon ora verso la Gran Croce, ove, molto meglio che dal punto d'arrivo, si può godere lo spettacolo della corsa; ed alla Gran Croce arrivano intanto, ad ogni minuto, automobili, motociclette, biciclette, salite quassù stamane, precedendo i corridori. Chi le conta? Certo è che gli automobili sono almeno trecento, forse il doppio le motociclette, e *sine fine dicentes* le biciclette.

Cane salvatore.

A centinaia, a migliaia sono anche i pedoni; e tutto quell'esercito svariato si sparge sulla china, a brigatelle, che formano un quadro animato indescrivibile; e, nella non breve attesa, chi mangia la colazione portata seco, chi sonnecchia, chi fa lo spiritoso, mentre torme di pecore fuggono verso l'alto, vedendo invasi i loro pascoli.

Ove la strada, sopra le Scale, forma l'ultima svolta, si sta adornando, dai soldati del genio, il padiglione reale coperto di tela a strisce bianche ed azzurre, ed abbellito di rododendri e di verdi frasche, e di aquile e croci di Savoia.

Alle ore 7 un fitto nebbione, accolto da fischi e da proteste, sale su da Susa, e copre in un attimo tutto il teatro delle corse. Se non avesse a cessare, addio divertimento! Giù, nelle tenebre della nebbia, si sente continuo il rumore degli automobili che salgono non visti e misteriosi.

Lungo il percorso (oltre ai carabinieri e numerosi soldati) sono pronti a portare, nel caso di bisogno, il loro pronto soccorso non pochi medici della Croce Rossa; e non mancano alcuni preti. Non si sa mai; e la prudenza non è mai soverchia!

Poco dopo le 7 giunge il duca di Genova ed entra nel padiglione. L'automobile che porta la Regina Margherita non giunge che alle 8, e cioè con qualche ritardo sull'ora fissata; il che fece spostare la partenza dei concorrenti.

IL MARONIERE ED IL CANE TURCO DEL G. S. BERNARDO ALLA SCOPERTA.

Prima della Regina era giunto il sole, che riuscì finalmente a riportar vittoria sulla nebbia, la quale fece anche più tardi, però senza più riuscirvi, vari tentativi per guastare la festa.

Cane di San Bernardo.

Cominciano i commenti sul ritardo nell'arrivo; e chi cerca di spiegarlo in un modo e chi nell'altro.

Alle 8,30, giù giù nel fondo della valle, dalle nebbie respinte sino alla stretta gola, si vede uscire, ratto come un fulmine, un punto nero, che procede vertiginosamente sul rettilineo, e poi s'arrampica furioso sulle svolte. E' la prima delle motociclette; ed essa è accolta da grida e da applausi. Seguono, a breve distanza, le altre; ma il pubblico si fa presto inquieto e nervoso, in attesa degli automobili, che formano la grande attrattiva della giornata. Poco dopo le 9 dalle nebbie si vede sferrarsi un nero mostro, che sale rumoroso, terrificante. E' una *Fiat* guidata dal Cagno; e l'occhio a stento la segue nella salita; ed il pubblico applaude vivamente, specie quando la macchina, alle svolte, fa un movimento miracoloso e spaventoso.

Ed ecco un'altra *Fiat* guidata dal Nazari; ed ecco una *Rochet-Schneider* che, all'ultima svolta, investe un mucchio di ghiaia ed un pilastro, ha rotta una ruota, e deve fermarsi.

Seguono altre vetture; e tutti si chiedono: « E Lancia? Ov'è Lancia? » Egli era il preferito, e tutti credevano che sarebbe arrivato primo; ma presto seppesi ch'egli, subito fuori di Susa, per un guasto di macchina, fu costretto a fermarsi! Pare proprio che il valente corridore sia quest'anno perseguitato dalla jettatura!

Si svolgono altre gare; ma l'interesse è cessato; e carabinieri, soldati del genio, soldati di fanteria, guardie di finanza ed alpini ormai riescono a stento a mantenere l'ordine. Tutti sono impazienti di partire, perchè anche nelle corse automobilistiche ha valore il proverbio che dice: « ogni bel ballo se troppo lungo » finirà coll'annoiare.

Alle 11 l'attesa diventa estremamente noiosa; è impossibile trattenere più il pubblico; la Regina, in automobile, si dirige all'Ospizio, seguìta da molte vetture; e molte altre vetture si muovono per ridiscendere alla pianura; ed intanto arrivano pacificamente le ultime vetturette gareggianti, le quali riescono a stento ad aprirsi la via tra la folla.

All'Ospizio, finite le corse, hanno luoghi incontri, saluti, banchetti, con brindisi, complimenti, commenti, spiegazioni e predizioni.

— Di queste corse — domanda qualcuno — se ne faranno molte ancora? Non è forse già passato il loro tempo, come è passato per le corse ciclistiche? Hanno esse ancora una ragione, uno scopo, un'utilità?

— Se ne continueranno a fare — risponde un altro — fino a che ci sarà chi ha interesse a farle, sino che ci sarà un pubblico che si interessa a vederlo e sino a che anche l'automobile, come la bicicletta, non sarà entrato nella vita pratica. *o. b.*

LE NOSTRE INCISIONI

Napoleone sul Gran San Bernardo.

Napoleone Bonaparte, reduce dall'Egitto, e nominato primo console, per ritogliere l'Italia agli Austriaci, ammassò truppe a Digione, coll'intento di farle scendere nel Piemonte e nella Lombardia traverso i passi delle Alpi. Ordinò che il generale Thureau passasse il Cenisio, Moncey il San Gottardo, Bethencourt il Sempione, ed un altro corpo il Piccolo San Bernardo; ed egli si accinse a passare, col grosso dell'esercito, il Gran San Bernardo. Quel passaggio è descritto eloquentemente da Carlo Botta nel Libro XX della sua *Storia d'Italia*. Il Bonaparte assieme coi generali Berthier (che in teoria aveva il comando in capo, non potendo, per la costituzione, tenerlo il primo console), Murat, Marmont, Dupont, Vignolle, Hullin, Victor, Vatrin, Gardanne, e Lechi colla legione italiana, passò il Gran San Bernardo il 14 maggio 1800 e vi si fermò un'ora.

Gignod (Antica torre).

Il pittore David, adulando coll'arte il potente, figurò Napoleone che passa il Gran San Bernardo sopra un focoso cavallo, il quale calpesta i massi sui quali sono scritti i nomi di Annibale, che non passò mai di qui, ma bensì dal Piccolo San Bernardo, e di Carlo Magno, che di qui non passò, ma inviò, nel 773, un esercito guidato dallo zio Bernardo.

Vero è che Napoleone salì modestamente al passo, chiuso nel suo pastrano, a cavallo d'una mula, guidata da un mulattiere, che egli poi largamente beneficò; e così è appunto rappresentato in una stampa che si conserva nel Museo dell'Ospizio; e nella discesa sino ad Etroubles fu trascinato in una *ramazza*, cioè in una specie di slitta. Ma come si potrebbe immaginare un così grande eroe sopra una mula od in una *ramazza?* Ed ecco che i pittori lo pongono sopra un focoso cavallo e col mantello sventolante!

Panorama d'Aosta.

L'antica, bella, cortese, interessante città d'Aosta, l'*Augusta Praetoria* dei Romani (m. 583; ab. 7554), siede in una piccola pianura, nel centro della valle a cui dà il nome, là ove nella Dora Baltea sbocca il Buthier, che viene dal Gran San Bernardo. A sud della pianura sorgono la Becca di Nona ed il Monte Emilius; a nord il Monte Velan ed il Gran Combin; ad est il Bec di Frudière; ad ovest le vette vestite dai ghiacciai del Rutor.

" L'assieme degli edifizi — si legge nell'ottima guida Ratti e Casanova — appare come un misto di antico e di moderno, di città e di paese, ma con distacchi qua e là ben definiti. Una tinta bigia, pressochè uniforme, domina sulle vecchie costruzioni, quantunque siano di età ben disparate; tali sono le mura romane, le torri medioevali, gli alti campanili e la maggior parte delle abitazioni; il rimanente spicca per una certa impronta di grandiosità moderna ".

Forte di Bard.

A quasi 23 chm. di ferrovia da Ivrea si passa sotto il forte di Bard, che da secoli è considerato come la chiave della valle di Aosta a mattina.

Scrive il Giacosa che " si può con sicurezza affermare che sulla balza di Bard si seguirono e si sovrapposero l'oppido dei Salassi, il campo trincerato dei Romani, la cinta borgognona, la rôcca feudale e la fortezza moderna, distruggendo l'una gli avanzi dell'altra o giovandosene secondo le mutate leggi della tattica di guerra ".

Del castello eretto dopo il 1000 dai signori di Bard, s'impossessò nel 1242 Amedeo IV di Savoia; i suoi successori nel secolo XV vi eressero un nuovo e forte castello; e Carlo Emanuele II nel 1661 vi fece trasportare il materiale da fortezza dei castelli di Verrès e Montjovet. Il forte, fatto smantellare da Napoleone, fu ricostrutto nel 1830 per ordine di Re Carlo Felice, e compiuto su più vasto disegno per ordine di Re Carlo Alberto.

Castello di Fènis.

A circa 22 chm. di ferrovia di qua da Aosta è il capoluogo del comune di Nus (m. 535; ab. 2251), presso il quale è il castello di Fènis, edificato nel 1330 da Aimone di Challant. Nel 1716, il conte Giorgio Francesco di Challant lo vendette al conte Castelar Paesana. Il nuovo proprietario lo abbandonò, riducendolo a casa colonica. Or sono pochi anni, per incitamento di Alfredo di Andrade, lo comperò il governo, per conservarlo come monumento nazionale.

Pont-Saint-Martin.

A 17 chm. di ferrovia da Ivrea è Pont-Saint-Martin, il primo comune (m. 335; ab. 1296) del circondario d'Aosta, allo sbocco della valle di Gressoney in quella della Dora, traversato dalla Lesa (che scende dai fianchi del Monte Rosa), cavalcata da un pittoresco e ben conservato ponte romano, e più in basso dal ponte moderno su cui passa la provinciale.

Torre Pailleron.

Delle 18 torri quadrate che rafforzavano la cinta romana di Aosta, la meglio conservata è la Torre Pailleron, che è di fronte alla stazione ferroviaria. Le altre 17 torri vennero, nel medioevo, o distrutte o trasformate.

Torre del Lebbroso.

Questa torre, quadrata, sorge sul lato occidentate della cerchia romana d'Aosta. Fa parte d'un castello, già dei conti di Friours; fu creduta abitata da fantasmi, chiamata *Torre dello spavento*, e lasciata in abbandono per varî secoli. Saverio de Maistre, che visse in Aosta dal 1793 al 1798, scelse questa torre a teatro d'una sua celebre novella, *Le lepreux de la cité d'Aoste.*

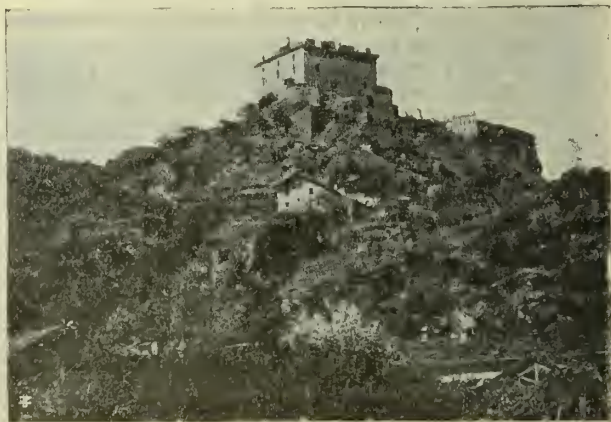
Gli Austriaci ed i Francesi al Gran San Bernardo.

Dal libro *Peregrinazione al Gran San Bernardo, ecc.*, dell'Abate Don Giacinto Amati (Milano, Ripamonti, 1838) riproduciamo una vecchia stampa rappresentante gli Austriaci condotti dal generale Frimont, saliti nel 1799 al Gran San Bernardo, ove, intorno all'Ospizio, ebbero coi Francesi una scaramuccia. Nel 1800, invece, quando passò il Bonaparte, il valico era assolutamente sguarnito di difensori.

Il generale austriaco, salito al Gran San Bernardo nel 1799, è quello stesso Giovanni Maria conte di Frimont (nato a Fiostingen nel 1759), il quale, alla testa d'un esercito austriaco mandato contro i liberali, entrò a Napoli il 24 marzo 1821, ed ebbe poi il titolo di principe d'Antrodoco. Morì il 26 dicembre dell'anno 1831.

Dallo stesso libro riproduciamo anche la stampa che rappresenta il passaggio dei Francesi condotti da Napoleone Bonaparte primo Console.

Saint-Rhémy.

Il paesello (m. 1632), che forma il capoluogo del comune (ab. 849) di Saint-Rhémy, è l'ultimo gruppo di abitazioni che si incontra sulla strada da Aosta al Gran San Bernardo. E' incassato in una stretta valle a chine ripide, e difeso dalle valanghe da fitta selva di conifere. E' in esso l'antico Hôtel des Alpes Pennines (con rimessa automobili); ed ha posta, telegrafo, dogana (con cassetta riparazioni del Touring). I giovani del comune, per un privilegio in data del 2 settembre 1627, sono esenti dal servizio militare, ma sono obbligati, dai 20 ai 30 anni, a tener sgombra dalla neve la mulattiera che conduce al Gran San Bernardo, ed a servire di guida agli emigranti. Ora che alla mulattiera fu sostituita la carrozzabile, che avverrà?

Castello di Ver.ès.

L' Ospizio del Gran San Bernardo.

Jl passo che ha ora nome di Gran San Bernardo era noto sino dai tempi più remoti, ed anteriori all'epoca romana. Ai tempi romani passava per esso una strada consolare, e presso la sommità (ov' è ora la statua del santo) sorgeva una casa di ricovero, di cui si trova ancora memoria nell' 859. Poi, nelle guerre continue, quell' ospizio fu distrutto, e non fu ricostrutto che più d' un secolo appresso, nel 970, da San Bernardo da Mentone. L'ospizio da lui eretto fu distrutto da un incendio nel secolo XVII.

L'ospizio attuale sorge sulla parte più alta del valico, e consiste di due grandi corpi di fabbricati, uniti da cavalcavia, che è proprio sullo spartiacque. Il corpo a destra contiene cucine, sale da pranzo, sala di ricevimento, biblioteca, museo, chiesa (costruita nel 1686); quello a sinistra è composto d' una parte nuova (finita nel 1858) sul davanti, aderente alla parte vecchia, detta *Hôtel St. Louis*.

Presso l' Ospizio (in cui alloggio e vitto sono gratuiti per i poveri, mentre gli agiati fanno un'onesta volontaria offerta in una cassetta esposta in chiesa), sul principio del versante svizzero, è un *Cafè Restaurant Suisse*, a pagamento, con vino, birra, caffè, tabacchi, cartoline illustrate, ecc.

Si sentirà sempre più la necessità che anche qui, come al Cenisio, sorga un albergo, o che almeno nell'Ospizio, come al Piccolo San Bernardo, si stabilisca uua tariffa per i viaggiatori che sentono il desiderio di ordinare e di pagare.

Trasporto del monumento di Desaix al Gran S. Bernrdo.

Da un numero del 1844 del periodico *L'Album*, che si pubblicava a Roma (e ehe ci vione favorito dal dott. Achille Bartarelli) riproduciamo la vignetta che rappresenta il trasporto al Gran S. Bernardo del sepolcro del generale francese Desaix, morto alla battaglia di Marengo il 14 gingno 1800, e sepolto al Gran San Bernardo (nella chiesa a stnistra della parte d'ingresso) nel 1806, per ordine dell'imperatore Napoleone.

Il trasporto della cassa che conteneva il bassorilievo era lunga m. 2,25, e pesava 4000 chilogrammi, ed oppose straordinarie difficoltà. Esso fu compiuto per il versante svizzero della strada, sotto la direzione dell'ingegnere Polonceau e l'arduo lavoro durò 45 giorni, e costò L. 16,000.

I cani del Gran San Bernardo.

Il cane del Gran San Bernardo ebbe l'origine ed il nome dall'Ospizio del Gran San Bernardo, e nacque, a quanto pare, dallo incrocio del mastino col cane di Terranova. Questi cani (grossi, alti, col petto largo) coadiuvano con alacrità ed intelligenza i frati nel salvataggio dei viandanti smarritisi e caduti sulla neve; ma, come è naturale, dopo i trafori alpini, la importanza della loro opera benefica è assai diminuita.

La razza dei cani del Gran San Bernardo (i quali, al presente, non sono più di otto) è in grande decadenza; ed al presente, chi vuol vedere un bell'esemplare di questa simpatica e storica razza, deve ricercarlo, più che al San Bernardo, nei canili di Bonneville in Savoia o di Enskirschen presso Colonia... o sulle cartoline illustrate.

I maronniers.

Si chiamano *maronniers*, i domestici che coadiuvano i canonici, e guidano o seguono i cani nella ricerca dei disgraziati svenuti sulla neve.

La torre di Gignod.

Presso il capoluogo del comune di Gignod (m. 994; ab. 1469) sorge, isolata sopra un poggio (a 9 chm. da Aosta), sulla strada del Gran San Bernardo, una torre quadrata, unico avanzo d'un forte costruito nel 1536, per impedire la calata nelle valli valdostane dei protestanti svizzeri, dopo la fuga di Calvino. Calvino s'era introdotto nella valle d' Aosta nel principio del 1536, ed era stato ospitato fuori della città, nella cascina Bibian, dall'avvocato Pietro Leonardo Vandan; e di lì cominciò la sua propaganda. Il vescovo Gazin ed il conte Renato di Challant, maresciallo di Savoia, fecero radunare gli stati generali, che presero severe misure eontro la propadanda ed ordinarono l'arresto di Calvino; il quale, avvertito a tempo, riuscì a fuggire.

Castello di Verrès.

Il castello di Verrès è chm. 30 da Ivrea e 39 da Aosta, non lungi dalla strada fra le due città. " Di tutte le valdostane — scrive Giuseppe Giacosa — la rocca di Verrès è quella che meglio accoppia la robustezza guerriera agli agi e alle comodità dell'abitare ". Esso fu eretto nel 1390 da Ibleto di Challant; nel 1536 il conte Roberto di Challant lo fece rinforzare con nuove opere di difesa, e munire di artiglierie; nel 1565, morto Renato senza discendenti, il castello passò a Casa Savoia; nel 1661 Carlo Emanuele II lo fece sgombrare e ne fece trasportare le artiglierie a Bard; e d'allora in poi in poi il forte maniero cominciò ad andare in rovina.

Il vescovo d'Aosta (13 luglio 1905) celebra la messa presso la statua di San Bernardo (v. p. 261). (*Fot. Brocherel*).

GITE E CONVEGNI

Il Touring nel Principato di Monaco.

La Grande Festa Turistica della Nazione, svoltasi a Milano negli ultimi giorni dello scorso maggio, ebbe nel Principato di Monaco una simpatica eco.

La mattina del 28 una numerosa squadra di soci del T. C. I. si adunava nelle eleganti sale dell'albergo de la Renaissance, diretto dal nostro connazionale e consocio signor Roberto Andreotti, per l'inaugurazione del Vessillo del Consolato di Monaco.

Erano presenti il capo Console signor Gose, il console signor Ampugnani, ed avevano gentilmente risposto all'invito il sig. Gendre, in rappresentanza del T. C. di Francia, ed il sig. Tairraz, Presidente dello Sport Vélocipédique di Monaco.

Stendardo di Monaco.

Il nuovo Vessillo fu presentato alla numerosa adunanza dal consocio Cav. Dott. Onda, medico del T., il quale, con elevato, acclamatissimo discorso, disse della vita e dello scopo della nostra grande Associazione, e, dopo aver inneggiato al Direttore Generale Comm. F. Johnson, ed all'amministrazione tutta, finì così:

« Ma benchè sia modesta la cerimonia che accompagna l'inaugurazione di questo stendardo, amichevole e fraterna la presenza di chi l'attornia, è pur sempre un atto che fa vibrare fortemente il cuore, che innalza l'animo e risveglia in noi i sentimenti più nobili e generosi. Il vessillo è un simbolo di cui non bisogna mai scordare il significato. Nelle pieghe seriche dei suoi tre colori serba i ricordi patrî più sacri, evoca in noi tutta la gloriosa epopea del nostro riscatto; esso rappresenta quanto di più caro abbiamo al mondo, la famiglia e la patria. Ed ora in alto i calici, in alto i cuori, e col fermo proposito di conservarlo immacolato, salutiamolo, questo vessillo, col grido di Viva l'Italia, Viva il Touring ».

Pure applauditi seguirono il sig. Gendre portante il saluto del T. C. di Francia, ed il sig. Tairraz, padrino del nuovo Vessillo.

Presidenza Sport Velocip. Monaco.

Madrina ne fu la gentilissima sig. Elena Onda.

Un copioso rinfresco, allietato da scelta musica, venne servito dopo l'inaugurazione; indi il consocio sig. Testa, per lasciare a tutti gli intervenuti un gradito ricordo della lieta festa, eseguì, con squisito sentimento artistico, numerose fotografie.

Terminata così la cerimonia di inaugurazione, i volonterosi, e furono molti, partirono per una gita ciclistica per Grimaldi, ameno paesello su quel di Ventimiglia, da dove si gode uno dei più bei panorami della Riviera, e che dalla punta di Bordighera, per una serie non interrotta di promontori e di golfi, si estende sino alle coste della Provenza.

Una squisita colazione, ottimamente servita, ci riunì al Ristorante Garibaldi.

Alle frutta, il Console sig. Ampugnani, anima della riuscitissima festa, con semplice e schietta parola brindò all'avvenire del T.C.I. e del Consolato di Monaco, indi diede lettura di un telegramma inviato al nostro Direttore Generale.

Si ritornò la sera a Monaco, lieti di una giornata ottimamente trascorsa, ognuno augurando in cuor suo numerosi trionfi al Vessillo del Consolato di Monaco del T.C.I.

A. C.

Gita al Monte Generoso.

Il Consolato di Milano del Touring sta organizzando, per il giorno 8 settembre, una gita ciclo-moto-automobilistica al Monte Generoso. Chi desidera maggiori indicazioni si rivolga al Consolato predetto.

Una gita turistica di mille chilometri.

L'Associazione ciclistica Fortiores di Torino ha diramato in questi giorni il programma della gita ciclistica di mille chilometri, da essa indetta attraverso l'Alta Italia per il prossimo mese d'agosto. L'itinerario è questo:

13 agosto: Torino-Asti-Alessandria-Voghera (pranzo)-Piacenza-Cremona, chm. 222,600. — 14 id.: Cremona-Bozzolo-Mantova-Legnano (pranzo)-Este-Padova-Mestre, chm. 213,300. — 15-16 id.: fermata a Venezia, visita alla città, suoi musei e monumenti principali, alla Mostra d'arte e gita al Lido e Murano. — 17 id.: Venezia-Mestre col primo treno, indi in bicicletta per Mirano-Borgoricco-Cittadella-Bassano (pranzo)-Borgo-Trento, chm. 150,700; visita alla città ed al locale Veloce Club, prossima sede di una sezione Fortiores. — 18 id.: Trento-Rovereto-Riva, chm. 45,200; da Riva a Salò in battello, attraverso il magnifico lago di Garda; Salò-Brescia, chm. 30,600 (pranzo), Brescia-Milano, chg. 92,500. — 19 id.: Milano-Lecco col treno in coincidenza col primo battello, che facendo ammirare ai gitanti le bellezze dei laghi di Lecco e di Como, li sbarcherà a Como per il pranzo. Nel pomeriggio: Como-Varese-Laveno, chm. 48,800; rapida traversata del lago Maggiore e pernottamento a Pallanza. — 20 id.: col primo battello da Pallanza-Arona. Quindi Borgomanero-Gattinara-Buronzo-Santhià - (pranzo) - Torino (chm. 117,800.

Per comodità di quei partecipanti che potendo disporre di un giorno di più, desiderassero compiere il tratto Torino-Venezia in tre tappe, anzichè in due, fu studiata una variante.

Congiungimento delle due squadre a Legnago.

Le iscrizioni si ricevono presso la suddetta Società, a Torino, via Ponte Mosca, 16.

Gita ciclistica Mantova-Trieste.

Per iniziativa della società Forza e Coraggio, che ne è l'organizzatrice, è indetta nei giorni 25, 26, 27 agosto p. v. una gita ciclistica Mantova-Trieste alla quale la Forza e Concordia sarà orgogliosa di aggregare le rappresentanze di società ciclistiche e consolati del T. C. I. appartenenti alle città e paesi delle provincie attraversate dal percorso.

La partecipazione alla gita è per rappresentanze.

Il lavoro di propaganda e di preparazione è affidato a speciali fiduciari nelle città capoluoghi di provincia, con l'incarico di sollecitare, nell'ambito delle rispettive provincie di ogni singolo consolato del T. C. I. o presidenza di associazioni ciclistiche, la costituzione di una rappresentanza di ciclisti, non superiore al numero di 5 ogni console o capo squadra di località, e la fusione di tali rappresentanze in un'unica squadra di provincia.

Dell'iscrizione e del contegno nella partecipazione alla gita di ciascun ciclista, risponde il console del Touring o il presidente dell'associazione che lo ha presentato ed inscritto presso il fiduciario provinciale

Il percorso segue due linee:

a) Mantova-Brescia-Verona-Vicenza-Treviso-Portogruaro-Palmanova-Trieste.

b) Mantova-Legnago-Rovigo-Padova-Mestre-Venezia-Treviso-Portogruaro-Palmanova-Udine-Trieste.

Il concentramento, appello e riconoscimento delle squadre avverranno all'alba del 27 agosto a Palmanova.

E' ammesso l'intervento di automobilisti e motociclisti restando ad essi facoltativo di seguire l'uno o l'altro percorso ufficiale, entreranno in colonna previo appello e riconoscimento a Prosecco presso Trieste e chiuderanno la marcia.

All'infuori dei distintivi proprî di ciascuna società o sezione di Touring, coniati in metallo, sono esclusi contrassegni di squadra o personali che ostentino significato, o proposito palesemente politico.

Le iscrizioni si riceveranno a mezzo dei consoli del Touring, o dei presidenti delle associazioni ciclistiche locali entro il 5 agosto presso i fiduciarî provinciali e saranno trasmesse da questi alla presidenza della Forza e Concordia di Mantova entro il 10 agosto p. v.

Ad ogni squadra di provincia verrà assegnata una ricca bandiera coi colori di Trieste e con lo stemma proprio.

Le bandiere delle squadre portate dai rispettivi alfieri durante tutto il percorso, saranno a titolo di omaggio offerte al podestà di Trieste in quel municipio.

A ciascuno dei gitanti inscritti verrà rimesso il 24 agosto, la tabella di marcia nonchè il programma del soggiorno a Trieste.

Feste lariane.

Per iniziativa dell'Associazione per gli Interessi di Como, Società che conta oltre un migliaio di soci, si è costituito un Comitato del quale fanno parte le più spiccate inidividualità cittadine e le rappresentanze di tutte le Associazioni, allo scopo di far rivivere le Feste Lariane che lasciarono così buoni ricordi.

Il fine che si propone il Comitato è di richiamare l'attenzione degli Italiani sulle bellezze del lago di Como, non certo inferiori a quelle dei laghi stranieri, e di celebrare l'inaugurazione della Scuola Superiore di Setificio che avrà luogo, assai probabilmente, nel prossimo settembre.

Questa Scuola Superiore basata su intendimenti pratici tende a creare in Italia una categoria di specialisti nell'arte e nell'industria della seta e nelle industrie affini (la filatura, la tintura, l'apparecchiatura, ecc., ecc.) mediante una seria preparazione tecnico-pratica e studî scientifici. Sarà un Regio Istituto Superiore una specie di Università dell'industria serica di pari grado alle Scuole Superiori di Venezia, Genova, Bari, Firenze, ecc.

I festeggiamenti lariani cominceranno in agosto e dureranno per tutto il settembre. Comprenderanno concorsi musicali, esposizione di animali da cortile, regate nazionali, concorsi ginnastici, ciclistici, di tiro a segno, ecc., corso di fiori, spettacoli teatrali di primo ordine, luminarie e così via. Si inaugurerà inoltre un sistema di luminaria multicolore elettrica con impianto permanente.

Tra le giornate delle feste ve n'è una dedicata alla stampa con gite sul lago ed in funicolare, illuminazione alla veneziana, concerti, ecc.

Dal primo al 24 settembre il Circolo Eureka Ideal, coll'appoggio dell'Associazione Cartofila Italiana di Messina farà la prima esposizione italiana di cartoline illustrate.

Il grande convegno ciclistico ed automobilistico è fissato per il 24 settembre. Esso è posto sotto il patronato del Comitato delle feste lariane e promosso dalla Società ciclistica comense, consolato T. C. I., sezione Audax italiana, sezione motociclisti, società Eureka Ideal.

Una Commissione appositamente incaricata sta compilando il programma che verrà spedito al più presto. I ricchi premi messi a disposizione del Comitato, le festose accoglienze che si preparano, sono arra sicura della buona riuscita di questo grande convegno.

L'Audax ed i suoi 4000 soci.

A Roma, al Valiani, con un banchetto di 200 invitati si festeggiò l'inscrizione del 4 000° socio nelle file dell'Audax.

Al banchetto intervennero molte note personalità, fra le quali il comm. Brunialti capoconsole ed il comm. Lattes console del Touring a Roma. Numerosi ed applauditi furono i brindisi.

*
* *

AGNONE (Campobasso). — Al convegno di Chieti intervennero (oltre ad altri soci recativisi in ferrovia) i signori cav. Roberto Gandolfi, Filippo Di Lollo, Giulio Sammartino, Giovanni Sammartino, Felice di Ciero, percorrendo in bicicletta in dieci ore 185 chilometri.

ALBENGA (Genova). — Le signore di Albenga, nella festa ciclistica del 6 agosto, doneranno un vessillo al Consolato del Touring. Del comitato della festa è presidente il marchese Domenico Del Carretto di Ballestrine, e segretario il signor Giuseppe Viziano, console del Touring.

AOSTA (Torino). — Fra festeggiamenti organizzati in Aosta per l'inaugurazione della strada del Gran S. Bernardo (della quale parliamo nelle prime pagine di questo numero della *Rivista*) ebbe luogo il 16 luglio in Aosta un ben riuscito convegno turistico, chiuso coll'assegnazione dei seguenti premî:

Convegno bande musicali. — Musica di Martiny: diploma e medaglia d'argento dorato della Camera di commercio di Torino. — Musica d'Ivrea: diploma e medaglia d'argento della Camera di commercio di Torino.

Convegno ciclistico. — Categoria *A*: grande medaglia d'oro, dono di S. M. il Re d'Italia, al riparto volontarî ciclisti armato, di Torino; categoria *D*: alle società intervenute col maggior numero

di soci: 1° premio, medaglia d'oro, Unione Sportiva di Casale; 2° premio, medaglia d'oro piccola, Trino; 2° premio bis, medaglia d'oro piccola, Biella; 4° premio, medaglia vermeil, Cuneo. — Categoria *E*: alle società o squadre provenienti da maggior distanza: 1° premio, medaglia d'oro, Roma; 2° premio, medaglia vermeil, Pisa; 3° premio, medaglia d'argento, Savona. Categoria *F*: alle società col costume più elegante: 1° premio, medaglia d'oro, Novara; idem, Casale; 2° premio, medaglia d'argento, Biella. — Categoria *G*: alle sezioni Audax più numerose: 1° premio, medaglia d'oro, Audax Casale; 2° premio, medaglia vermeil, Audax Acqui. — Categoria *H*: alla sezione Audax proveniente da maggior distanza e composta di almeno sei persone: premio unico, medaglia d'oro, Acqui. — Categoria *I*: medaglia d'argento della Camera di commercio di Torino alla squadra più numerosa: premio unico, Pont-St-Martin. — Medaglia d'argento ricordo: a tutte le società intervenute non premiate; a tutte le signore e signorine che hanno preso parte al convegno; a tutti i signori motociclisti intervenuti.

BASSANO (Vicenza). — Per iniziativa della Società per il bene economico (validamente presieduta dal cav. G. L. Ferrari), e coll'appoggio del consolato del Touring e delle società sportive, si terrà qui (fra altri e svariati festeggiamenti) nel prossimo settembre ed ottobre una grande festa turistica.

BELLUNO. — È stato pubblicato il ricco e seducente programma del grande convegno nazionale auto-moto-ciclistico che sarà tenuto a Belluno il 13 agosto, promosso dal Veloce Club Alpino col concorso della sezione dell'Audax Italiano della Società Ginnastica Alpina e sotto gli auspici del Touring Club Italiano. I premî sono assai numerosi.

BORDIGHERA (Portomaurizio). — Pubblichiamo la riproduzione della fotografia della squadra ciclistica di Bordighera, di cui abbiamo parlato nel numero precedente.

CORTEMIGLIA (Cuneo). — Il convegno ciclistico per festeggiare l'offerta del vessillo dell'Unione Sportiva dalle signore cortemigliesi e la distribuzione del distintivo non poteva aver esito più felice.

All'invito del presidente cav. V. Marchisio si trovava radunata in piazza Castello numerosa schiera di baldi ciclisti venuti da Dego, Canelli, S. Stefano Belbo, Ceva, Savona e Genova.

Dopo la cerimonia dell'offerta del vessillo, di cui era madrina la signorina Vincenzina Reina, e la sfilata generale, sotto i secolari olmi della spianata del Convento vi fu il banchetto di cento e due convitati.

La indimenticabile riunione terminò coll'acclamazione a soci onorari, con dono del distintivo sociale dorato ed in miniatura, della numerosa rappresentanza di Dego, di quella motoristica di Canelli e, *dulcis in fundo*, di quella gustosa della ditta Corda per l'ottimo champagne offerto.

Colla bicchierata nei locali della società si sciolse il convegno ciclistico di cui i cortemigliesi porteranno sempre un grato ricordo, quel ricordo sereno che lascia sempre una festa dello *sport*.

FANO (Pesaro e Urbino). — Il 15 agosto avrà luogo a Fano un convegno ciclo-automobilistico. " Il Comitato esecutivo — si legge nella circolare — ha posto ogni cura affinchè detta festa turistica riesca degna del grande Sodalizio al quale 46000 soci in Italia si onorano di appartenere. Irrobustire essere umani, avendo in mira di fare gente sana di corpo e di mente, ecco lo scopo del ciclo; raggrupparli nella nostra città, affratellarli, ecco il compito nostro „. Le adesioni al banchetto si ricevono sino al giorno 8; quelle al convegno sino al giorno 14; rivolgersi al segretario del comitato signor Filippo Barthélemy. Per la circostanza verrà inaugurato il vessillo del consolato del Touring.

Squadra ciclistica di Bordighera.

FIRENZUOLA (Firenze). — Il 27 agosto si terrà in Firenzuola un convegno turistico. Questa festa organizzata dal Consolato fiorentino del Touring e dal console di Firenzuola, signor dottor Giovanni Del Pela, attrarrà numerosi i ciclisti delle vicine regioni della Toscana e della Romagna nella graziosa cittadina.

La bellezza delle strade di accesso, l'amenità del paesaggio circostante e più d'ogni altra cosa la cortese ospitalità colla quale gli abitanti riceveranno gli ospiti desiderati, affidano che il convegno riuscirà davvero memorabile per il numero degli accorrenti.

Un elegante distintivo in argento e numerosi e ricchi premi saranno messi a disposizione degli intervenuti, che potranno anche prender parte ad una gara di tiro a segno speciale per i soci del T. C. I. Molti festeggiamenti faranno allegra e piacevole la giornata dei convenuti.

GRADISCA D'ISONZO. — Il 6 agosto si svolgeranno qui grandi festeggiamenti per l'inaugurazione del vessillo e della fanfara del Club Ciclistico Friulano.

GROTTAMMARE (Ascoli Piceno). — In occasione di una passeggiata militare che fece la Società di tiro a segno di Grottammare a Ripatransone, il direttore cav. Speranza (che è anche console del T. C. I.), riunì una numerosa squadra di ciclisti che accompagnarono i tiratori nel percorso.

Al banchetto parlarono il signor Salvi, il signor Tavanti ed il cav. Alceo Speranza al quale si deve l'iniziativa di aver riunito per

CASTEL SAN GIOVANNI (Piacenza). — Nel programma dei festeggiamenti che dal giorno 5 al 16 agosto si terranno in Castel San Giovanni, il comitato include un convegno ciclistico da tenersi il giorno di domenica 13 agosto, autorizzato dal Touring Club Italiano. Vi sono numerosi premî.

CASTELFIORENTINO (Firenze). — Questo consolato del Touring inaugurò il proprio vessillo (lavoro pregevole della signorina Agnese Del-Pela e signora Elena Tinti) col concorso delle rappresentanze consolari di Firenze e Fucecchio, di eletto pubblico, di gentili signore e signorine la cerimonia ebbe luogo nella sala del circolo Umberto I e fu preceduta da accurata esecuzione mandolinistica di giovani dilettanti del paese. Dopo brevi parole di presentazione del console di Castelfiorentino avv. Guido Del-Pela e lettura delle adesioni dei consoli d'Empoli, Certaldo, Firenzuola da parte di Giulio Ridi, la madrina del vessillo signora Pia Niscoli tenne il discorso inaugurale compendiando il decennio del T., ed evocando con splendida chiusa lo spirito forte della donna moderna. Alla locanda L'Italia il banchetto riescì cordialissimo. Sul piazzale V. E. ebbe poi luogo la sfilata del corteo ciclistico nel quale spiccavano le due graziose giovanette della rappresentanza di Fucecchio signorine Selma Ciapetti e Argentina Nardini. Si chiuse la simpatica festa coll'inaugurazione di un cartello indicatore al Ponte alle Formiche e colla gita al villaggio di Varna (Montaione) ove alla villa Del-Pela fu servito un vermouth d'onore.

la prima volta nelle Marche tiratori e ciclisti che, secondo appunto i concetti da lui svolti nel suo brillante discorso, possano associati riuscire di grande utilità alla difesa nazionale.

Altra bella gita fu fatta ad Offida ed Ascoli e ritorno, circa 100 chm. I gitanti furono accolti festosamente dai locali consoli del Touring, soci, ciclisti e dal sindaco di Offida, i quali tutti offrirono rinfreschi.

In Grottammare, sempre per iniziativa del nostro console cavaliere Speranza, si costituirà quanto prima un Club Ciclistico, che proseguirà la serie di queste riuscitissime gite, brillantemente iniziate.

LEGNANO (Milano). — Favorito da una splendida giornata, il convegno di Legnano che ha avuto luogo il 2 luglio è riuscito una simpatica manifestazione turistica.

Molte le società intervenute anche da lontano e con numerose squadre; fra queste meritano speciale menzione, per numero d'intervenuti quelle di Cantù, Malnate, Como, Castellanza, Gallarate, Mariano. Per lontananza quelle di Lugano, Biasca, Alessandria, Chiari, Cassano, Melegnano.

Salita dell'areostato del capitano Frassinetti.

Cordiale il ricevimento, abbon nti i rinfreschi, primo fra uesti e assai gradito quello di bagni e doccie che nel locale d'arrivo gli intervenuti hanno molto opportunamente trovati a loro disposizione e di cui hanno usato a loro piacere.

Ben riuscita l'inaugurazione della bandiera della nostra sezione Audax, madrina la signora Camilla Bernochi, sempre gentile e cortese.

Il dott. Giovanni Rosa presentò il nuovo vessillo con un elevato discorso vibrante di entusiasmo per il forte turismo e per l'utile vantaggio che tante giovani forze possono rendere alla patria.

Ordinato e imponente il corteo che sfilando per la città andò a deporre una corona al monumento che ricorda la battaglia del 1176.

Interessante la visita all'officina Tosi, il più grande stabilimento meccanico del genere che esista in Italia e che compete, come perfezione di produzione, colle fabbriche estere specialmente nella costruzione di caldaie, macchine a vapore, a gaz povero, ecc. E' qui doveroso ricordare quella simpatica figura di lavoratore indefesso, di capacità tecnica che fu il compianto ing. Franco Tosi, al quale si deve tutto il merito di questa gloria italiana e il di cui giovane figlio primogenito ing. Gian-Franco segue già tanto virilmente l'esempio. Tutti, dirigenti e impiegati, si sono gentilmente prestati per fornire ai visitatori gli opportuni schiarimenti.

Un'ascensione areonautica fu compiuta dal capitano Romeo Frassinetti in compagnia a due nostri concittadini, i signori ingegnere Giuseppe Clerici e Osvaldo Agosti.

Aveva, oltre lo scopo turistico di un interessante viaggio aereo, quello di eseguire osservazioni metereologiche alle quali il capitano si dedica anche per incarico del Ministero della guerra e dell'Osservatorio di Brera. Completava lo scopo turistico dell'ascensione, un esperimento di rapida corrispondenza fra gli aereonauti e il parco, a mezzo di staffette ciclistiche che riportassero rapide le notizie lanciate dal pallone con minuscoli paracadute. La prova è perfettamente riuscita senza il più piccolo inconveniente. Gli areonauti sono partiti alle ore 15 e mezza, dopo aver raggiunto gli 800 metri d'altezza si sono diretti verso est discendendo alle ore 17 e mezza nei pressi di Garbagnate, a circa 15 chm. da Legnano. Nell'inseguimento del pallone si distinsero le staffette di Castellanza e Busto, mentre i signori Besana di Mariano e Vittorio Bernocchi di Legnano ne seguivano le mosse cogli automobili per assistere alla discesa effettuatasi senza incidenti.

La festa si è chiusa alle 17 colla premiazione delle squadre, bandiere, fanfare, ecc.; ed a tutti il signor Carri rivolse parole di ringraziamento ed un cordiale saluto a nome del comitato.

LEGGIUNO (Como). — Nei giorni 6 e 7 agosto avrà luogo a Leggiuno un convegno ciclistico indetto dal Club Ciclistico " Avanti „ per l'inaugurazione dello stendardo sociale.

LUZZARA (Reggio Emilia). — Il 9 corrente il Club Ciclistico Luzzarese ha inaugurato la propria fanfara ciclistica e per rendere più solenne la cerimonia indisse una grande sfilata ciclistica nonchè un concorso fanfare.

Benchè quindi la festa non rivestisse il carattere di un vero convegno, pure accorsero numerose le società sportive per rendere bella e simpatica la festa.

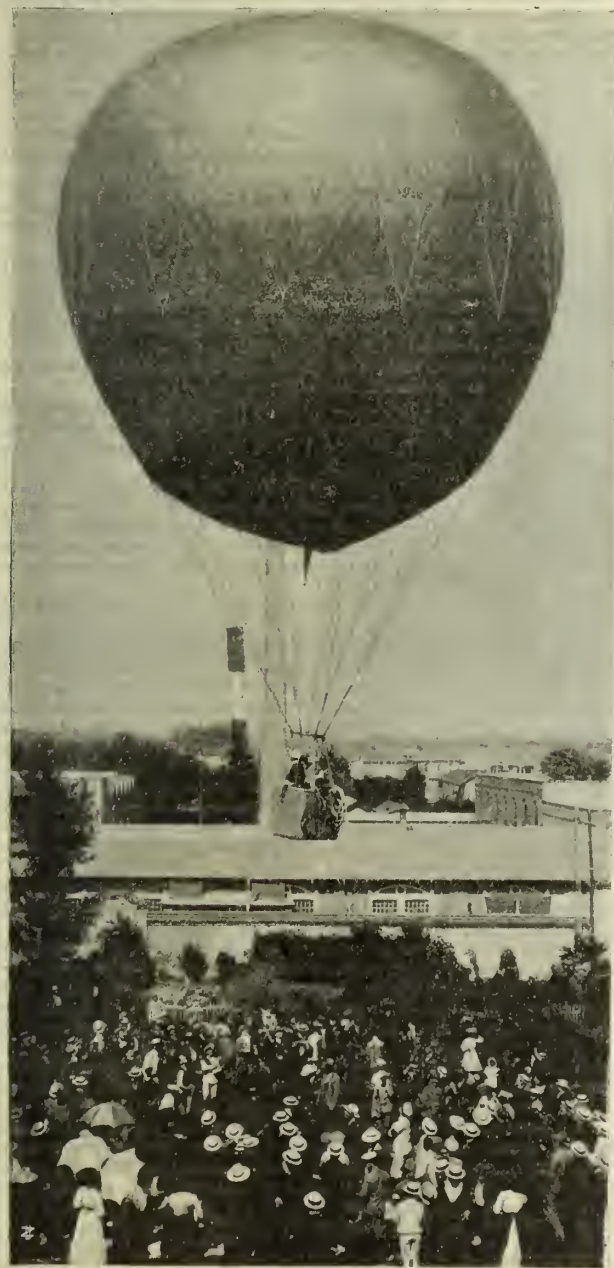
Parteciparono: La Forza e Concordia di Mantova con fanfara, il Veloce Club di Reggio, e con fanfara il Veloce Club di Castelnuovo sotto con fanfara, la Società Ciclistica di Mirandola con fanfara, i ciclisti di Novi (Modena) con fanfara, il Club Ciclistico di Suzzara e il Veloce Club di Gonzaga. Il dott. Pizzarni portò ai ciclisti il saluto di Luzzara e fra quel numeroso stuolo di giovani si elevarono allora frenetici applausi ed evviva resi più commoventi dalle note della fanfara luzzarese seguite poi dalle altre partecipanti al concorso

Ordinatissima la sfilata e bene riuscito il concorso delle fanfare che percorsero le vie della Borgata fra le incessanti acclamazioni colla folla assiepata lungo le vie.

La giurìa così assegnò i premi:

Fanfara di Reggio Emilia e Novi due primi premi; fanfara di Mantova, secondo premio; ai club più numerosi: primo premio Suzzara; secondo premio Castelnuovo. Ai club provenienti da maggior distanza: primo premio Mirandola; secondo premio Reggio. Fiaccolala ciclistica premio unico al club ciclistico di Suzzara. Fu una festa splendida che lasciò in tutti un grato ricordo.

MIRANDOLA (Modena). — Nella seconda decade di settembre questa società ciclistica (sezione del T.) coll'appoggio morale e finanziario del comune degli istituti principali, preparerà un ciclo di festeggiamenti in occasione dell'inaugurazione del nuovo Teatro Sociale e dell'Esposizione Agricola cui è assicurato l'intervento dell'on. ministro Rava. In detta epoca vi sarà un convegno nazionale turistico con numerosi premi ai Consolati del Touring, ai reparti V. C. A. ed a tutte le società ciclistiche ed automobilistiche. Il comm. Johnson direttore generale del T. C. I., è stato proclamato presidente onorario.

MORBEGNO (Sondrio). — Un convegno ciclistico è stato indetto dalla Unione Ciclistica Morbegnese sotto gli auspici del Touring Club Italiano ed in unione delle società: Pro Morbegno,

Operaia, Tiro a Segno Nazionale per i giorni 13-14-15 agosto 1905. Il Comitato (presieduta dal geometra Divo Tarabini console del Touring) fa precedere il programma delle seguenti parole:

" L'ottima idea di un convegno ciclistico in questa antica borgata della patriottica e forte Valtellina, idea sorta in seno alla locale unione, sta per tradursi in atto „.

" Morbegno, sarà orgogliosa e lieta di offrire negl'indicati giorni larga e cordiale ospitalità alle balde e gentili schiere che interverranno a rendere più solenne il convegno, il quale pur prendendo nome del più diffuso e utile fra i moderni *sports*, sarà affermazione di fraterna comunanza di energie, di idealità; serena affermazione di rigogliose giovinezze „.

PORTOMAURIZIO. — I soci signori Carlo Pogliano, Maurizio Pogliano, Camillo Picconi ed Ettore Vessello ci spediscono gentilmente una cartolina colla carta itineraria d'una loro splendida gita ciclistica da Portomaurizio, Milano, Luino, Torino, Portomaurizio; in tutto chm. 712.

RIETI (Perugia). — Programma del convegno ciclo-alpinist.:

12 13 agosto, ricevimento delle squadre e di tutti gli altri gruppi intervenienti al convegno, alla stazione ed alle porte della città. Apposite commissioni saranno delegate a ricevere ed accompagnare i convenuti al Convitto Comunale Umberto I, ove verrà disposto per il servizio di toeletta, per il deposito delle macchine, per la consegna della tessera e del distintivo e per l'indicazione degli alloggi.

13 agosto, vermout d'onore offerto dal comitato; banchetto a contribuzione per le rappresentanze; ritrovo e formazione del corteo in piazza Umberto I; sfilata del corteo, corso dei fiori; premiazione in piazza Umberto I, delle squadre intervenute al convegno ciclistico; serata di gala al teatro Flavio Vespasiano in onore dei signori convenuti.

14 agosto, gita e gara alpinistica al Terminillo:

Ore 4,30. Partenza dei gruppi da Lisciano, nel qual luogo saranno lasciati i velocipedi; per accedervi ogni gruppo partirà da Rieti all'ora che reputerà opportuna per trovarsi al punto di convegno. Al rifugio " Umberto I „ apposita commissione controllerà l'ora degli arrivi e le condizioni dei partecipanti, e distribuirà loro la colazione. — Ore 14. Partenza dalla Vetta per Lisciano e Rieti. Sosta e rinfresco nel bosco del fontanile di Majonico, con seconda distribuzione di vitto. — Ore 19. Arrivo a Rieti. Incontro dei gitanti e corteo con musica e fiaccolata percorrendo via Garibaldi, piazza Vittorio Emanuele, via Roma, via Della Verdura, via Cintia, p. Vittorio Emanuele e scioglimento del corteo in piazza Municipio con premiazione delle squadre partecipanti alla gara alpinistica a discorso illustrativo della gita pronunciato dal chiarissimo prof. Giuseppe Bellucci, presidente della sezione del Club Alpino di Perugia.

15 agosto. Ore 8. Partenza delle squadre per Terni, fermata a Piediluco, gita sul lago, visita alla Cascata delle Marmore ed agli stabilimenti industriali di Terni.

Sono fissati numerosi premi e festeggiamenti.

RIMINI. — Le società ciclistiche e Turistiche, i soci e non soci del Touring Club, sono invitati a partecipare al convegno ciclistico che avrà luogo in Rimini, domenica 27 agosto, in occasione dei festeggiamenti balneari.

Saranno assegnati ricchissimi premi alle rappresentanze più numerose — a quelle che avranno fatto maggior percorso — alla migliore esecuzione di evoluzioni di squadre per il carosello finale) — alle squadre in migliori uniformi, o costumi ciclistici.

Le squadre, società o gruppi che intendono prendere parte al convegno e alle gare sopradette, dovranno inscriversi a mezzo del proprio capo squadra, non più tardi del 20 agosto inviando al segretario dei festeggiamenti la tassa d'inscrizione che è di L. 3 per ogni concorrente, e l'elenco nominale degli individui della squadra stessa, l'elenco dei ciclisti partecipanti alla gara Evoluzioni ciclistiche e indicando la società, il paese o città che rappresentano.

A tutti i partecipanti regolarmente inscritti verrà consegnato un distintivo ricordo e una tessera di riconoscimento la quale darà il diritto a tutte le facilitazioni che il comitato si farà premura di ottenere per i signori ciclisti convenuti.

SANSEVERINO-MARCHE (Macerata). — A cura d'una speciale commissione si tenne il 29 giugno un convegno ciclistico per solennizzare l'inaugurazione dello stendardo sociale e per dare impulso alla propaganda a favore del Touring. Non era secondario scopo di detto convegno richiamare il maggior numero di ciclisti per riunirli festosamente e fraternamente per far loro godere della vista delle Grotte di S. Eustachio, pittoresche nella loro naturale orridezza. Furono distribuiti numerosi premi.

SAVONA (Genova). — Il prof. Giuseppe Traverso, diramando il programma della gita ciclo-marittima Savona-Nizza-Cannes, la fa precedere da una lettera da cui togliamo quanto segue:

" Il percorso della gita che, si effettuerà nei giorni 13, 14, 15 del prossimo agosto, venne così stabilito: da Savona a Sanremo in vaporino; da Sanremo, Nizza, Cannes e ritorno a Nizza, in bicicletta.

" Al tragitto marittimo si pensò, per ovviare ai frequenti e faticosi passi della verde e rigogliosa Riviera che noi ammireremo e saluteremo con gioia dal mare glauco, ove la Dea Ondina ci sarà prodiga di dolci emozioni.

" Giovanni Ruffini già celebrò coll'immortale *Dottor Antonio* questa regione incantevole da le ubertose vallate, mirabile sfondo a superbe ville, a maestosi *hôtels* che ospitano elette colonie straniere, innamorate del nostro bel cielo azzurro.

" Entusiastiche accoglienze si attendono a Sanremo, a Monaco, a Nizza, la gagliarda patria dell'Eroe dei due mondi, a Cannes, la gentile città regale ..

" A ricordo della gita, che la Direzione Generale del Touring Club Italiano, con lusinghiere parole dice *interessante, nuova e perfetta estrinsecazione dell'idea turistica*, questo Consolato consegnerà ad ogni gitante una artistica medaglia d'argento e smalto appositamente coniata „.

TIZI OUZON (Algeria). — Il giorno dello Statuto l'egregio console generale d'Italia conte Pietro Basoli, che si trova qui solo da pochi mesi, con gentile pensiero riuniva a banchetto un gruppo di Italiani. Il console del Touring ing. Ferruccio Targa seppe approfittare della occasione eccezionale nella quale il sentimento patriottico dei presenti era in effervescenza — e da patria a Touring è breve il passo — e riuscì a persuadere tutti i presenti ad inscriversi, con entusiasmo, al Touring. Si brindò alla on. Direzione, al Touring e al suo avvenire.

Viva dunqne il Touring! Vivano gli organizzatori della grande festa turistica nazionale! Viva il gruppo di Algeria che manda il suo saluto ai fratelli di là del mare.

TORINO. — La comitiva dei motociclisti nizzardi, che aveva fatto una tappa notturna a Cuneo, giunse la mattina del 14, alle ore 10 alla barriera di Nizza.

Rappresentano in questa gita il Moto Club di Nizza i signori: Debenedetti, presidente; Marchal, vice-presidente; Portal, cassiere; Andreir, senior; Andreir, junior; Baune, Blein, Buffard, Ellena, Petremon, Perin. E sono accompagnati dalle signore: Andreir, Buffard, Marckal, Petremon.

Gli ospiti furono ricevuti al Moto-Velodromo. Seguì alle ore 12 una colazione al ristorante Molinari.

Nel pomeriggio ebbe luogo un altro ricevimento all'Automobile Club e poi i motociclisti nizzardi visitarono le officine della Fiat.

Alle ore 8, nella palestra del Club Alpino al monte del Cappuccini vi fu la fraterna Agape.

Il ritrovo era stato tutto ornato con bandiere italiane e francesi intrecciate; per le mense era un'allegria di fiori e di verzura. Dalla vetta di quel piccolo colle i Nizzardi potevano avere, come grandiosa parete di quella sala da pranzo, la cerchia grandiosa delle Alpi che incornicia la bella pianura del Po e il panorama della città.

Alla tavola d'onore sedevano frammiste le notabilità nizzarde colle autorità torinesi e coi membri del nostro Moto Club.

Al levar delle mense parlarono, chi in italiano, chi in francese, il signor Salengo, presidente del Moto Club Torinese, che diede il benvenuto agli ospiti graditi e gentili; il dott. Tacconis, che, quale rappresentante del sindaco, porse il saluto di Torino; il signor Debenedetti, presidente del Moto Club di Nizza, ed il signor Alberto Perino, dottore in chimica e diplomato dell'Istituto Pasteur, il quale seppe felicemente portare alta ed affettuosa la nota patriottica. Egli accennò ai ricordi che un nizzardo trova mettendo il piede a Torino; ricordò Vittorio Emanuele e le battaglie di Solferino e San Martino. Inneggiò a Garibaldi, che colla spedizione dei Mille preparò l'unificazione d'Italia, e che a Digione provò che i figli d'Arminio non sono invincibili.

Ebbe un memore pensiero per Giambattista Battero, valoroso pubblicista cui Nizza diede i natali e Torino offrì un campo di strenue lotte per la libertà d'Italia e del pensiero.

Venne poi ai tempi presenti in cui le vittorie si disputano meno cruentemente colle invenzioni dell'ingegno e con aligere macchine, sia sul circuito delle Ardenne, che sulle ardue salite del Moncenisio. Si augurò di veder presto Nizza unita al Piemonte colla sospirata ferrovia al grido di: *Viva l'Italia! Viva la Francia!*

Parlarono successivamente ancora l'avvocato Algostino, vicepresidente del Moto Club torinese; l'ing. Montù, il console francese a Torino, sig. Andrè; ed i sigg. Costamagna, Caimmi, Rostain e Picena.

La riunione si protrasse animatissima fino a tarda ora.

La mattina del 15 i motociclisti si recarono ad ossequiare le autorità, e nel pomeriggio partirono per Susa per assistere alle corse internazionali di automobili Susa-Moncenisio. Alle ore 12 di domenica fu offerta agli ospiti nizzardi una colazione sul piazzale dell'ospizio del Moncenisio. Nella giornata stessa essi fecero ritorno a Torino, donde proseguirono per Nizza.

VARALLO (Novara). — Il giorno 8 settembre avrà luogo a Varallo un convegno ciclo-automobilistico-ginnastico. Vi saranno numerose medaglie, e ben nove bandiere, donate dalle signore e signorine, e dal console del Touring signor R. Sella. Ha promesse medaglie anche il ministero dell'istruzione pubblica. Vi saranno pure regali da estrarsi a sorte.

MODIGLIANA

Modigliana (Provincia di Firenze, Circondario di Rocca S. Casciano) giace in un'ampia vallata, sulla confluenza di tre torrenti, l'Acereto a ponente, il Tramazzo a mezzogiorno, l'Ibola a levante, i quali, riuniti subito sotto di essa, formano il Marzeno, che si getta nel Lamone a Faenza.

Alle spalle, dal lato di mezzogiorno e di ponente, la coprono due colline, alte circa cento metri, che sono il termine di due enormi speroni della grande spina Apenninica. Sull'una, brulla, scoscesa e battuta ai fianchi dall'Ibola e dal Tramazzo, s'erge l'antica Rocca; sull'altra, rivestita di vigne e di olivi, s'annida il Convento dei Cappuccini, contornato da un bosco di pini e di abeti. Gli altri due contrafforti dell'Appennino che fiancheggiano la vallata, e che, da Modigliana in su, formano, col primo sperone suddetto, la valle dell'Ibola, col secondo quella dell'Acereto, proseguono, convergendo alquanto, fino a pochi chilometri da Faenza, e costituiscono la valle del Marzeno.

Il Tramazzo divide Modigliana in due parti distinte da tempo remotissimo col nome di Castello (Modigliana Vecchia) a destra e di Borgo (Modigliana Nuova) a sinistra. L'accesso dall'una all'altra facevasi anticamente mediante un ponte levatoio, di cui si conservano le traccie; ora le unisce un vecchio e incomodo ponte di pietra ad una sola arcata e triturrito (Tribuna di Piazza) che si spera sarà, al più presto possibile, sostituito da altro più largo e pianeggiante.

Palazzo Borghi.

Dista Modigliana da Faenza venti chilometri, e la strada, tranne in due punti, che tra pochi mesi saranno corretti, è ampia, benissimo tenuta e a lievi pendenze, sì che l'accesso vi è facile, e, per la bellezza della campagna e dei panorami, dilettevole.

La sua altitudine sul livello del mare è di metri 173, sopra Faenza 123.

Modigliana è capoluogo di mandamento, e importante sede vescovile dal 1854; ha l'Ufficio delle Ipoteche e del Registro, Istituti di Credito fiorenti, ricchi lasciti e numerosi Istituti di beneficenza. La sua popolazione conglomerata è di abitanti 4300, quella del Comune di 8536. Il clima vi è temperato e l'aria saluberrima; è provvista di *una delle migliori acque potabili che si conoscano*. Due corse giornaliere portano la corrispondenza da e per Faenza, ed ha un servizio di vetture che non invidia quello di una grande città.

A proposito di che, ci piace riferire essere giunta fino a noi la tradizione, che nei pressi di Modigliana, e precisamente in una località detta ora Masera, a circa quattro chilometri dalla città, in un campo a destra del Tramazzo, che da tempo immemorabile porta il nome di *Campo dei cavalli*, avvenisse una grande battaglia. Certo è che in quel campo, e nei poderi limitrofi di Penetola e Fondi di Penetola, furono in ogni tempo trovate monete, armi, scheletri umani e ossa di cavalli in tale quantità da caricarne carri. Non essendovi alcuna memoria d'inscrizioni nel territorio Modiglianese per tutto il Medio Evo, è logico pensare che il fatto d'arme, cui accenna Tito Livio (Lib. XXXI), avvenisse proprio nella località da noi descritta, nell'anno 201 av. Cr.

Dall'anno 201 a. C. si perde ogni memoria di Modigliana e si arriva all'896 o 897 d. C., nel qual anno, il dì otto settembre, la contessa Ingelrada, figlia del conte Apaldo Palatino, vedova del duca Martino di Ravenna, sottoscrive una carta di donazione al proprio figlio Pietro Diacono della Chiesa ravennate.

La contessa Ingelrada sposò il conte Tendegrino; e da tale matrimonio naequero due figli, Guido e Ranieri. Dal conte Guido ebbe origine la famiglia dei conti Guidi e la loro dominazione su Modigliana, da cui i successori la estesero sopra duecento e più terre e castelli, tra i quali Tredozia, Marradi, Dovadola, Castel dell'Alpe, Bagno, Poppi, Empoli, Bibbiena, Montevarchi, Montemerlo, Poggibonsi, ecc. Sotto di essi, che per più secoli andarono famosi per tutta Europa, Modigliana crebbe in onore e considerazione, tanto che i Faentini se la tennero oltremodo cara ed avvinta, e con essa condussero felicemente a termine moltissime imprese.

Col conte Bandino, figlio di Guido Morello, comincia la decadenza della famiglia dei conti Guidi di Modigliana, i quali, sia per le loro cattive azioni e per la durezza con cui trattavano i sudditi, sia per la malaugurata divisione in parte Guelfa o Ghibellina, si trovarono costretti a porsi in accomandigia della Signoria di Firenze con il loro castello di Modigliana e con tutto il restante del loro dominio, come fecero, con atto pubblico del 12 agosto 1350, i due figli del conte Bandino: Giovanni e Francesco. Finalmente nell'anno 1377, invitati, pare, i Modiglianesi per la distruzione, ordinata dai loro Signori, della parte di paese chiamato allora Castel del Piano, situato sul colle ove siede ora il Convento dei Cappuccini, cacciarono definitivamente i conti Guidi, che si ritrassero a Bagno e ne assunsero il nome, e si misero sotto la protezione della Repubblica di Firenze, che ogni sei mesi mandava un Castellano a ricevere in consegna la Rocca con tutte le armi e fornimenti di guerra.

Ma essendo stato nel 1445 il territorio di Modigliana occupato dalle soldatesche del Duca di Milano, i Modiglianesi si assoggettarono volontariamente al dominio, giurisdizione, obbedienza e devozione del Comune di Firenze, di cui, fino alla costituzione dell'Italia una, seguirono le sorti.

Tali in succinto le vicende politiche di Modigliana dai suoi primordî fino alla spontanea sua dedizione a Firenze,

di cui dicemmo che seguì le sorti fino a che, insieme ad essa, potè far parte dell'Italia una.

Ma sarebbe ingiusto pensare che nel lungo periodo di quella lotta titannica che finì col coronare di pieno successo le aspirazioni secolari degli Italiani, Modigliana rimanesse inerte o passiva. Come in ogni tempo, colle armi alla mano, avevano i Modiglianesi saputo difendere il proprio territorio e le proprie libertà, come sempre si erano ribellati ad ogni prepotenza e ad ogni sopraffazione, così, dato il carattere irrequieto, insofferente di giogo, pronto alla lotta, ansioso di libertà ereditato da' loro maggiori, presero sempre parte attiva a tutti i moti rivoluzionarî che ci condussero all'indipendenza.

L'azione patriottica di Modigliana, si svolse soprattutto in quella specie di contrabbando politico, che fu chiamato *trafila,* per la quale, attraverso al territorio Modiglianese, furono condotti a salvamento in Toscana, in Liguria ed in Piemonte, tanti perseguitati dal governo papale ed austriaco. Le migliori famiglie della città esposero la propria sicurezza e la propria vita e profusero i proprî beni per la causa italiana, e sopra tutti rifulse Don Giovanni Verità, cui era riserbato l'onore di trarre a salvamento il generale Garibaldi quando, dopo avere attraversate le Valli di Comacchio e la Pineta di Ravenna, colla morte nel cuore per la perdita della sua Anita, a lui si affidò per sgusciare in Toscana e di là a Genova.

Nel 1845 parecchi giovani Modiglianesi uniti ad altri della Romagna, assalgono improvvisamente i soldati pontifici alle Balze, li disarmano e li legano, finchè, sopravvenuto in comiche circostanze un rinforzo da Brisighella, si ritirano pei monti di Capparano e della Pietra Mora, in luogo sicuro.

Il giorno 21 giugno 1859 i preposti alla cosa pubblica di Modigliana non solo emisero un voto per l'annessione della Toscana al Piemonte, ma deliberarono L. 500 per la guerra allo straniero.

Casa di Don Giovanni Verità.

Dal 1815 al 1870 fu un continuo succedersi di astuzie, di entusiasmi, di ribellioni, di lotte, di sacrifici d'ogni maniera, che infine si risolsere nella formazione dell'Italia una e indipendente.

Ed allora Modigliana s'acqueta e si dedica all'incremento della propria ricchezza, ai traffici, alle industrie, all'agricoltura. E prima tra le sue industrie è quella del baco da seta e della filatura del bozzolo, che, sorta fino dal 1600, aveva raggiunta una speciale importanza per l'introduzione del riscaldamento a vapore fatta nel 1823 da Giovanni Zauli, e per l'impulso datole dai signori Tomaso Leporf, Francesco Mazzotti e Paolo Bandini dopo il 1860.

Ben 27 erano in quei tempi le filande di Modigliana, finchè i signori G. B. Ronconi Alboretti e Samori Ercole, successi al Mazzotti e al Bandini, portarono tale lavorazione agli ultimi perfezionamenti con una filanda di oltre 100 bacinelle, che dà lavoro e pane a 300 persone. Contemporaneamente prese moltissimo sviluppo l'agricoltura, che col sistema della mezzadria la più perfetta pei contadini e quello dei mezzaiuoli, tanto contribuisce al benessere materiale della popolazione. E per tacere di altre molte iniziative, e non sorpassare di troppo i limiti di un articolo di giornale, debbo citare la fabbrica di cementi e calce idraulica fondata dal signor Filippo Savelli, ed ora esercita dalla ditta Odorico di Milano. Nelle cave, nel trasporto della materia prima ai forni, e nella lavorazione di essa trovano lavoro ben retribuito moltissimi operaî; e vogliamo sperare che tale fiorente e vantaggiosa industria acquisti sempre maggiore sviluppo e non risenta danno dall'altra grandiosa fabbrica, che sta preparandosi a Livorno.

Se a questa operosità modiglianase aggiungiamo le opere di beneficenza, potremo persuaderci che Modigliana, oltre che città ricca ed industriosa, è anche città previdente e filantropica, col suo Ospedale, Ricovero, Asilo.

Di Modigliana dovremmo ancora parlare a lungo, ma ci limiteremo a dire che in essa meritano speciale attenzione tre edifici. Il primo è il palazzo Pretorio, già abitazione dei conti Guidi, che pare fosse anticamente merlato; il secondo è il palazzo Borghi, di faccia al Pretorio, nel quale si narra avvenisse, la notte del 17 aprile 1773, il famoso cambio tra la figlia dei conti di Jonville e il figlio del custode delle carceri Chiappini, il quale figlio divenne poi Re di Francia col nome di Luigi Filippo. A questa sua origine si riferisce il Giusti in questi versi:

> Il Chiappini, si dispera,
> E grattandosi la pera
> Pensa a Carlo Decimo.

e negli altri a lui stesso diretti:

> Dubbio grida la fama il tuo natale;
> Ma se guasti coll'or, celando il ferro.
> La patria tua, che vale
> Se tu regal nascesti o di un sgherro?

Il terzo edificio degno di nota è il palazzo della Banca di Credito, al quale si sta ora facendo un artistico e dispendioso restauro.

Terminiamo questi rapidi cenni ricordando le ultime opere pubbliche d'importanza speciale, che furono: L'apertura del corso Garibaldi (già via Cosimo) larghissima strada lunga oltre 300 metri, terminata da un grazioso giardino, nel centro del quale sta per sorgere il monumento a Don Giovanni Verità; il nuovo ingresso in Modigliana, dalla parte di Faenza; l'impianto dell'illuminazione a gas acetilene; la nuova via parallela al Corso, attorno alla quale si sta lavorando, e, ultima per tempo, ma primissima per importanza, la conduttura dell'acqua potabile, inaugurata il 25 settembre dell'anno scorso.

Queste, per sommi capi, le cose più notevoli di Modigliana, della quale è da lamentare che nessuno si sia mai dato pensiero di compilare la storia. Fortunatamente questa lacuna, e, più che lacuna, ingiustizia, sarà riparata quanto prima dall'amico carissimo avvocato Giuseppe Poggiolini, giudice a Portoferraio, il quale, dopo studî pazienti e indagini e ricerche, lancerà per le stampe le sue *Memorie di Modigliana*, che saranno certamente accolte col massimo favore di tutti.

Ed è in questa piccola terra che noi ci chiamiamo felici ed onorati di accogliere il 13 agosto prossimo una eletta, e speriamo numerosissima schiera di baldi ciclisti, ai quali inviamo fin d'ora un fraterno affettuoso saluto, e sapremo dimostrare tutta la nostra simpatia, tutta la nostra riconoscenza.

Dott. E. Magagni.

NOTE FOTOGRAFICHE

La composizione razionale dei bagni di viraggio.

Nello scorso anno io ebbi a pubblicare, nel periodico *Il Progresso Fotografico*, uno studio riprodotto dai principali periodici fotografici esteri, sulle condizioni chimiche cui devono soddisfare i bagni di viraggio all' oro e al platino per dare i migliori risultati col minor dispendio d'oro e platino. Al dott. C. Sturenburg è sembrato di così grande importanza l' argomento, che ha voluto ritornarvi sopra, e pubblica ora nella *Phot. Cronik* un lungo articolo in cui tutti i punti del mio studio sono ancora presi in considerazione. Ed egli conferma precisamente tutte le mie conclusioni che qui riporto, affinchè coloro cui preme lavorare razionalmente e senza sciupio d'oro e di platino, le abbiano sott' occhio.

1. Nei bagni di viraggio, separato all'oro, oltre al cloruro d' oro e il sale alcalino destinato a trasformare il cloruro aurico in cloruro auroso (acetato di soda, borace, bicarbonato sodico, ecc.), è necessaria la presenza di un cloruro alcalino (cloruro di sodio o sale da cucina nella proporzione di gr. 5 circa per litro). Si evita in questo modo che dell'oro vada perduto precipitandosi in seno al bagno o in seno alla copia, col pericolo quindi d' avere anche macchie. Nell'articolo originale dello scorso anno furono spiegate le reazioni.

2. Nei bagni di viraggio al platino (che non devono mai contenere acido fosforico, ma altri acidi e di preferenza acido ossalico) è pure necessaria l' aggiunta di un cloruro solubile o di acido cloridrico per evitare perdite di platino e macchie nelle copie.

Sugli obbiettivi anacromatici.

Avemmo già occasione altra volta d'accennare a questi obbiettivi divenuti oggi tanto di moda, specialmente in Francia, ove hanno trovato tanti e valenti fautori. Rammenteremo una mostra di lavori del celebre artista-fotografo Puyo, tenuta a Parigi nel 1904, lavori eseguiti tutti con obbiettivi anacromatici, che destò il più vivo interesse, e giustificano fino ad un certo punto il favore per tali imperfetti istrumenti.

Perchè imperfetti? Perchè in essi si mette appunto a profitto una delle aberrazioni degli obbiettivi più temute sin qui, cioè l'aberrazione cromatica, per ottenere una lieve incertezza di contorni che dà ai ritratti un aspetto considerato più artistico.

Quando l'ottica fotografica era nell'inizio, si avevano lenti semplici, nelle quali esisteva l'aberrazione cromatica che si cercava d'attenuare il più possibile, riducendo considerevolmente l'apertura delle lenti.

Oggi invece si lascia all'apertura un valore assai grande e si cerca d'utilizzare giudiziosamente il residuo d'aberrazione che rimane dopo aver rettificato la messa a fuoco prima della posa, come sarà detto in seguito.

Ecco le spiegazioni che dà il signor Pulligny, il primo e più caldo sostenitore di tali obbiettivi.

Quando noi osserviamo un punto luminoso attraverso ad un sistema convergente, il nostro occhio è influenzato soprattutto dalle radiazioni dello spettro vicine al giallo. Quelle che sono nella regione violetta dello spettro, benchè assai più attive rispetto ai nostri preparati sensibili, sono percepite in misura molto più limitata perchè notevolmente più scure per l'occhio. Le radiazioni della regione violetta subiscono una maggior rifrazione e quindi in un obiettivo non cromaticamente corretto hanno il fuoco in un punto più vicino all'obbiettivo e sul piano che passa pel fuoco dei raggi gialli dànno una macchia di una certa estensione. Il nostro occhio non la vede, ma sulla lastra fotografica si ha un'aureola assai forte.

Se noi, prima della posa, spostiamo sistematicamente la nostra superficie sensibile per ricondurla sul piano dei raggi violetti, noi avremo ancora un'aureola, ma le azioni sono invertite. Il punto riesce assai intenso e l'aureola debolissima perchè prodotta dai raggi gialli. Dunque l'immagine che sarebbe confusa per l'occhio, riesce netta per la preparazione sensibile. Solo la nitidezza esagerata è attenuata dalla lieve influenza dei raggi gialli che produce una fusione migliore delle varie parti dell'immagine. Il difetto può così diventare una qualità utile.

Le linee del soggetto resteranno ben disegnate, ma per effetto dei raggi poco attivi, esse saranno più raccordate al fondo, si avrà una fusione maggiore delle varie parti e un'immagine più dolce, più morbida. I piccoli dettagli di una superficie, come, per esempio, le macchiette di rossore del viso, si confonderanno e scompariranno.

Per utilizzare il meglio possibile l'aberrazione cromatica di questo obbiettivo, bisogna prima di tutto che la correzione della messa a fuoco sia fatta esattamente. E' facile determinarne il valore, sia col calcolo, come coll'esperienza, e si può fare tale correzione spostando l'obbiettivo ovvero la superficie sensibile, oppure modificando la distanza dei due elementi ottici se si tratta di obbiettivi doppi.

Bisogna ancora che altre aberrazioni non esercitino una azione preponderante. L'aberrazione sferica, se non è troppo pronunciata, non nuocerà e potrà anzi giovare. Alla curvatura della superficie focale può rimediare il fotografo nel disporre il modello e gli accessori. La distorsione si evita usando un sistema simmetrico.

Secondo Pulligny e Puyo, la lente piano-convessa colla faccia convessa rivolta in avanti conviene agli studi di testa; si può impiegarla correntemente a $f/8$ o $f/9$ e si può giungere talvolta a $f/5$.

Se si volge al soggetto la faccia piana, l'aplanetismo è meno buono e bisogna ridurre l'apertura utile dell'obbiettivo. Però il campo è più omogeneo. Si possono fare così degli studi di testa o di persone poste in piedi, utilizzando un'apertura non superiore a $f/10$ e piuttosto $f/15$ e meno.

La lente concavo-convessa poco spessa, colla concavità rivolta al soggetto, è più vantaggiosa; si può impiegare negli studi di figura in piedi con accessori coll'apertura $f/10$.

Però è la combinazione simmetrica di due lenti sottili colle superficie concave rivolte una verso l'altra che ha dato i migliori risultati. Sembra che questa combinazione possa servire in tutti i casi con apertura sino a $f/5$, ma meglio $f/7$ e $f/10$.

Altri sistemi potranno essere escogitati in seguito.

Fin qui però gli obbiettivi anacromatici non sembrano prestarsi bene se non per la fotografia di figure, teste o complete, con o senza accessori. Pel paesaggio non hanno dato alcun buon risultato.

I dilettanti e i fotografi artisti hanno dunqua aperta una via per fare studi molto interessanti. Ma certo, per riuscire a risultati soddisfacenti con istrumenti imperfetti, occorre scienza, buon gusto e abilità, epperciò appunto essi non sono alla portata di tutti.

Prof. RODOLFO NAMIAS.

Tutti gli scritti inviati alla *Rivista* sono letti attentamente. Se adattati all'indole del periodico, vengono pubblicati, in tutto o in parte, per quanto lo consentono il tempo e lo spazio; in caso contrario vengono distrutti; ma **i manoscritti non si restituiscono mai.**

SEZIONE STRADE

Una strada trattata colla westrumite per uso degli automobili.

In un articolo pubblicato nel numero di settembre dello scorso anno di questa *Rivista*, ho passato in rassegna i vari mezzi per combattere la polvere, ed accennando alla *westrumite* ho detto che essa era stata sperimentata in occasione delle corse di automobili in Francia. Negli *Annales des ponts et chaussées* viene ora pubblicata la relazione dell'ing. M. Perrin su quell'esperimento; mi pare interessante per i nostri lettori il darne un esteso ragguaglio, tanto più in vista dello scopo e della grandiosità dell'esperimento.

L'Automobile Club di Francia era stato autorizzato dall'Amministrazione superiore e da un decreto prefettizio di stabilire nel maggio 1904 il così detto « circuito delle Ardenne » per la corsa eliminatoria della Coppa Gordon-Bennett, cioè per la classificazione dei veicoli francesi chiamati a rappresentare la Francia nella corsa internazionale che doveva aver luogo il 17 giugno.

L'autorizzazione era stata concessa sotto la salvaguardia di molte precauzioni atte a togliere i gravi inconvenienti verificatisi nella grande gara Parigi-Madrid del 1903.

I delegati furono invitati a mettersi in relazione coi capi del servizio della viabilità per stabilire le misure da prendersi per preparare, proteggere e sorvegliare il circuito; a tale scopo dopo parecchie sedute fu compilato un vero e proprio programma.

Una delle più grandi preoccupazioni dei delegati era la polvere, e la Società per la westrumite si affrettò ad offrire tutto il liquido necessario per l'inaffiamento completo di tutto il circuito delle Ardenne comprendente un percorso di circa chm. 93, di cui 68 circa su strade nazionali. Questa distanza doveva essere percorsa 6 volte per avvicinarsi ai 500 chm. stabiliti dalla gara. Malgrado un ritardo nell'arrivo della westrumite, mercè una organizzazione e una mobilitazione rapida e dividendo il circuito in sezioni, si potè in quattro giorni fare due inaffiamenti su tutto il percorso ed in certe sezioni tre. Conviene ricordare che le prime esperienze di Nizza avevano dimostrato che un solo inaffiamento è insufficiente per eliminare la polvere.

Si consumarono 73 m. cubi di westrumite e m. cubi 789 d'acqua per inaffiare 366 450 mq. in due o tre passaggi, il che dà litri 2,35 di miscuglio e 0,20 di westrumite per metro quadrato.

Furono impiegati sulle strade nazionali 29 botti della capacità totale di litri 31 000, 58 cavalli, 29 vetture e 49 operai compresi 18 cantonieri e 5 capi-cantonieri.

La spesa totale di trasporto e mano d'opera (esclusa la fornitura della westrumite) fu di L. 3640 cioè L. 0,01 per mq.

Il risultato fu eccellente: nè i corridori nè il pubblico ebbero a soffrire per la polvere, nonostante la velocità di 100 chm. all'ora di enormi vetture da corsa, mentre nelle sezioni delle strade vicine non trattate allo stesso modo, le vetture scomparivano in una densa nube di polvere delle più pericolose per la circolazione.

In tutto il percorso del circuito non si constatò alcun danno alla massicciata che, costituita da quarziti, si mantenne ovunque in buone condizioni. Del materiale di recento sparso, solo un po' di quello d'aggregazione fu aspirato dalle pneumatiche, mentre nelle corse Parigi-Berlino e Parigi-Amsterdam, che in parte si servirono delle stesse strade, queste furono notevolmente danneggiate.

Si è osservato che la pioggia caduta il giorno dopo produsse meno fango nelle tratte inaffiate; parecchi inaffiamenti successivi danno risultati migliori che non praticati a distanza di tempo. Dopo 8 o 10 giorni, nei punti più frequentati, comincia a formarsi la polvere, ma è più pesante ed è sollevata meno che non nelle strade comuni; questa differenza fu osservata un mese dopo circa l'esecuzione, e scomparve ogni beneficio 40 giorni dopo la corsa.

E' probabile che la durata aumenterebbe col crescere della quantità di westrumite negli inaffiamenti e facendola meglio penetrare nel corpo della massicciata.

Si sono infatti eseguite esperienze inaffiando tre tratte di 200 metri ciascuna in ragione di litri 0,30, 0,60 e 0,90 per mq. I risultati non potranno essere noti che fra qualche tempo.

Il relatore conchiude affermando che la westrumite potrebbe essere di applicazione vantaggiosa ed assai utile dal punto di vista igienico nelle traverse in vicinanza degli abitati delle grandi città ove la circolazione degli automobili è intensa; intanto l'esperienza potrà dire se l'inaffiamento con westrumite nelle strade in genere procuri una diminuzione di spesa nella conservazione delle massicciate e nel consumo dei materiali.

Altri risultati di esperienze per combattere la polvere.

Poichè siamo sull'argomento della polvere, credo opportuno riportare brevemente i risultati di altre recentissime esperienze fatte in Francia e riferite dall'ing. Soubzmaique. Essi non solo completano, ma in parte modificano quelli riportati precedentemente. Le esperienze furono fatte mediante inaffiamento con catrame e con westrumite.

L'inaffiamento con catrame fu praticato su una sezione di 2 chm. di strada nazionale presso Bergerac, assai frequentata da veicoli ordinari, automobili, ciclisti e pedoni. La massicciata era compatta ed omogenea, cilindrata nel 1903; la larghezza della carreggiata misura 8 m. e fu trattata al catrame per m. 6,50.

Furono applicati due strati: il primo di chg. 1,10 per mq, il secondo di 0,51 per mq.

La spesa totale di L. 900 circa per chm., pari a 0,14 per mq. In questa spesa è però compreso l'acquisto di tutto il materiale utensile occorrente, che potrà servire per l'avvenire.

I risultati constatati dopo due mesi dall'applicazione furono ottimi; poca polvere, niente fango; gli assaggi fatti dimostrarono che il catrame era penetrato di circa 3 cm. e che esso, col materiale d'aggregazione, costituiva una specie di calcestruzzo elastico impermeabile.

Si è pure notato nel dicembre scorso, che i forti geli non fecero deteriorare la strada trattata al catrame e che la neve fondeva, man mano che cadeva, in dipendenza forse della maggior temperatura che conserva la crosta catramata in confronto di quella comune. Il relatore conchiude che l'esperienza ha dato eccellenti risultati e che non è prematuro il ritenere una diminuzione sensibile nel consumo dei materiali di rifornimento.

L'esperimento colla westrumite fu fatto in una tratta di 522 m. su una carreggiata di 7 m. impiegando da 0,30 a 0,35 litri per metro quadrato. La spesa totale fu di L. 700 circa, pari a 0,143 per mq.

Il risultato ottenuto tenderebbe a dimostrare che l'effetto della westrumite ha una durata assai limitata per rispetto alla polvere, ed è poco efficace per il fango. La polvere riapparirebbe dopo 5 o 6 giorni. Sotto l'azione della pioggia, della neve e del gelo, non si rilevarono vantaggi in confronto di quanto avviene sulle strade comuni.

La non assoluta concordanza di questi risultati in confronto di quelli più sopra riferiti, dipende che nel caso precedente si trattava solo di ottenere un risultato temporaneo ed immediato, ed infatti la conclusione era fatta con ogni riserva per i casi generali; qui invece si trattava di un caso comune e quindi più pratico ed esauriente.

Ed infatti la conclusione definitiva è quasi la stessa,

perchè l'ing. Soubzmaigne dichiara che il trattamento colla westrumite aumenta semplicemente l'efficacia dell'inaffiamento ordinario e può rendere dei servigi nelle città o sulle strade di lusso dotate di un largo bilancio, ma il suo uso non potrebbe raccomandarsi sulle strade ordinarie, la cui dotazione è generalmente modesta; nè, ritiene lo stesso ingegnere, che tale trattamento possa avere sul consumo della massicciata un'influenza apprezzabile.

La conclusione definitiva è pertanto che finora il trattamento che ha dato migliori risultati pratici contro la polvere è quello a base di catrame.

E questa conclusione concorda perfettamente con quella dell'esperienza più recente fatta in Italia dall'ing. Pietro Rimondini, in provincia di Ravenna, col sistema dell'ingegnere Rimini, primo fra i propugnatori della catramatura delle strade.

Tali recenti esperienze, descritte in esteso nel numero di marzo della rivista *Le Strade*, portano alla conclusione che specialmente per le strade di grande traffico la spesa totale di manutenzione delle strade trattate al catrame, fu inferiore della spesa ordinaria che si faceva prima per le stesse strade. Si confermò il buon comportarsi delle strade al gelo ed alle piogge, sicchè l'ing. Rimondini conclude riconfermando la sua opinione, che cioè l'uso del catrame liquido nelle strade presenta vantaggi indiscutibili per la quasi completa assenza di polvere nell'estate e del fango quando le piogge abbiano la durata normale, e per la conservazione buona delle massicciate durante la stagione invernale.

Possano queste esperienze concludenti servire d'esempio; i nostri lettori, in qualunque modo possano avere voce in capitolo sulla questione, ne facciano tesoro e seguitino a spingere le Amministrazioni a continuare e moltiplicare gli esperimenti.

Torino, Giugno, 1905. Ing. MASSIMO TEDESCHI.

Appunti.

Il signor Federico Caumont Caimi manda da Salsomaggiore alla *Rassegna Nazionale* di Firenze alcuni *appunti* sul nuovo regolamento sulla pulizia stradale. Scrive egli fra altro:

« Il nuovo regolamento sulla circolazione stradale in Italia prescrive che i veicoli debbono tenere la destra. E sta bene. Una norma generale era domandata da tutti. E' fatta eccezione per le città di oltre 25 000 abitanti, ove gli edili possono ordinare che si tenga la sinistra. L'eccezione è dovuta ai trams, essendo in parecchie città gli scambi impiantati per tenere la sinistra: costoso e gravoso lavoro sarebbe il cambiar tutto questo impianto: occorre dunque rassegnarsi almeno in via transitoria. Ma data l'eccezione, in pratica essa deve essere estesa. Nelle grandi città le tranvie elettriche urbane irradiano oltre l'abitato, oltre il comune; e fuori di città, come in città, sono a sinistra. Così sulle strade Genova-Nervi, Genova-Pontedecimo, così a Milano e in altre città. Ora, se i trams tengono la sinistra, anche gli altri veicoli debbono tenerla; altrimenti si avrebbero inconvenienti ovvii. Da ciò la necessità di estendere la eccezione fin dove giungono le tranvie urbane: non vi è altro rimedio. E dove termina l'eccezione necessita un cartello assai visibile con su scritto (per chi va verso la campagna): *Tenere la destra*, e per chi va verso la città: *Tenere la sinistra.*

« A proposito di cartelli, dedico le parole seguenti al benemerito Touring Club, promotore di utili indicazioni mediante cartelli sulle strade più frequentate.

« Percorrendo la via da Mentone a Nizza, o quella superiore della Turbia, ad ogni svolto si leggono cartelli (dono di un munifico israelita) con su scritto: *Rallentare: tenere la destra ai giri.* E tutti seguono la prescrizione; sicchè pochi sono gl'incidenti, malgrado il numero immenso di automobili che passano veloci su quelle vie. Crescendo il movimento automobilista sulle nostre strade litorali montuose e sui valichi con frequenti svolte, tali cartelli si rendono necessari, molto più di tanti *Rallentare!* che si leggono all'entrata di certe cittadine delle riviere liguri, dove l'imbocco della strada nell'abitato è così angusto che il rallentare è necessità materiale. Il diminuire la velocità e il tenere la destra ai giri è cosa necessaria, ed è bene ricordarlo ai guidatori troppo frettolosi — e ve ne sono parecchi. Abbiamo già avuto scontri pericolosi per non essersi tenuto conto di quella necessità, poichè è assai più piacevole coll'automobile fare i giri stretti; mentre chi ha il giro alla propria destra può voltare stretto, ma chi lo ha alla sinistra deve rimanere al largo, se vuol evitare un possibile scontro ».

Ringraziamo delle gentili e giuste osservazioni, e possiamo assicurare che il lavoro del Touring per i cartelli verrà sempre più intensificato (se dureranno il favore e l'appoggio al Touring), appunto nel senso indicato dallo scrittore dei periodi qui sopra ricordati.

Il catrame sulle strade. — L'ing. Pietro Rimondini ha pubblicato (Eredi Botta, Torino) uno studio sull'incatramatura delle strade in rapporto con l'igiene.

Egli tende a dimostrare come l'incatramatura sia da preferirsi all'inaffiamento col petrolio, perchè questo fissa bensì rapidamente polvere e germi, ma li trattiene male, abbandonandoli alla minima corrente, mentre il catrame li fissa trattenendoli completamente. Il petrolio uccide i germi poco resistenti (bacillo del colera) in qualche giorno e i più resistenti in oltre tre mesi: mentre il catrame uccide i primi in qualche ora e i secondi in una quindicina di giorni.

Il Rimondini nel suo libro passa in rassegna i risultati ottenuti coll'incatramatura, ed accenna ai relativi prezzi e conclude col dire che degli altri due mezzi usati per la soppressione della polvere nelle strade non sia il caso di occuparsi, perchè la westrumite ha dato, in generale, nelle prove fatte, risultati poco soddisfacenti e del petrolio non è possibile fra noi l'impiego per il suo costo troppo elevato.

Le strade all'olio. — In California è stato risolto il problema della polvere nelle strade, donde derivano tante malattie. Si fanno le strade all'olio. Si procede cioè, in questo modo:

Si dissoda il terreno per un 40 centimetri di profondità, poi vi si fa passar sopra l'erpice e il cilindro. Quando non c'è più che un'altezza di polvere fina da 25 a 30 centimetri, vi si versa sopra un olio composto di asfalto e di petrolina, che penetra sino in fondo. L'asfalto assorbe e la petrolina serve da coesiva.

Dopo una settimana s'inaffia la strada con lo stesso olio, e quindi si ottiene una pavimentazione unica e pulita, che dura molto tempo, che è igienica, e che fa risparmiare gran parte delle spese di manutenzione stradale.

A Napoli sono incominciati gli esperimenti di pavimentazione stradale nella strada Marina, la più percorsa della rete cittadina. Un primo tratto lungo 50 metri si sta pavimentando con basoli vesuviani; il secondo di uguale lunghezza con lastre di granito della Maddalena, come fu adottato per le vie di Genova; il terzo finalmente con asfalto su masso di calcestruzzo

Nuove strade provinciali nel Veneto. — Con recenti decreti reali, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, si è provveduto alla iscrizione tra le provinciali di Rovigo delle strade comunali: da Rovigo ad Anguillara; da Contarina a Donada ed alla stazione ferroviaria di Loreo; dalla rampa del ponte di Chiatte fra Polesella e Rho alla stazione ferroviaria; dal ponte dell'Ospedale a sinistra dell'Adigetto a quello dei Masi sull'Adige e della rampa dell'argine sinistro del Po al Ponte delle Chiatte fra Massa Superiore e Sermide.

L'omnibus-ristorante. — Leggiamo negli *Hebdo-Débats* (numero 593), che l'omnibus-ristorante ha fatto la sua comparsa in America, e lo si vede circolare in parecchie città degli Stati Uniti, a Chicago, Cincinnati, Columbia, e in altri luoghi, accolto dappertutto dal pubblico con grande soddisfazione, giacchè rappresenta una notevole economia di tempo, il passeggero facendo colazione durante la corsa.

In questa istituzione si riconosce il genio eminentemente pratico del popolo americano; è da notarsi, però, che l'invenzione dell'omnibus-ristorante è una invenzione francese. Il *Petit Bleu* di Bruxelles afferma, infatti, che la prima idea di un siffatto omnibus risale al 1835, anno in cui un gentiluomo brettone, il visconte di Bothrel, fece circolare per le vie di Parigi un omnibus in cui funzionava una cucina, con marmitta, graticola, spiedo e fornello a carbone di legna, e con un piccolo forno per pasticcetti.

Nonostante la pubblicità data dalla stampa parigina all'invenzione del visconte di Bothrel, questa ebbe un successo scarso ed effimero. Forse oggi avrebbe maggiore probabilità di riuscita. Del resto, attualmente si sta per organizzare un servizio di omnibus-ristoranti a Londra.

L'automobile e la Filovia nei servizî pubblici.

Riceviamo e di buon grado pubblichiamo l'unito articolo che aggiunge nuovi elementi a quanto già pubblicammo riguardo all'importante elemento della trazione meccanica su strade ordinarie:

L'argomento trattato con molta maestria dall'ingegner M. Tedeschi nel fascicolo di aprile ha sì grande importanza, che non parrà superflua l'aggiunta di alcune considerazioni, specialmente ora che i sussidî del Governo, stabiliti dalle leggi 30 giugno e 20 dicembre 1904 hanno destato una gara di offerte e di lusinghe ai Comuni privi di strade.

Come venne rilevato già nel sopra ricordato articolo, non si può fino là affermare che l'automobile, quando dai pubblici servizi di lusso voglia scendere a quelli economici della campagna, possa risolvere convenientemente il problema.

Bastino gli esempi di Chieri (1902) ove, per insufficenza di materiale, fallì, e di Spoleto (1903-04) dove la spesa di un servizio regolare cagionò al municipio sì grave perdita ed aumento di manutenzione della strada, che, malgrado il sussidio governativo, si decise di sostituirlo colle motrici elettriche.

Pel trasporto delle merci poi, è più sproporzionata la spesa, e più grave il danno alle strade, se si adottano le locomotive rimorchiatrici od i *camions* automobili, dai pesi soverchî e dai complicati meccanismi. Un vero progresso si ha nella vettura automobile generatrice della forza che poi si trasmette a singoli assi motori di carri convogliati, come coi metodi del capitano Douhet dello stato maggiore, del Cantono del genio, del compianto colonnello Renard del Genio militare francese, della casa Gyps nello Stato di Montana, ecc.

Provvede meglio a tutte le esigenze meccaniche della trazione la linea a doppio filo aereo, senza rotaie: ma essa, qual'è oggi praticata per brevi tratti in Germania, in Francia ed anche in Italia, incontra due gravi difficoltà che ne inceppano lo sviluppo: *lo stato della strada; il costo dell'energia elettrica.*

Le supera la « Filovia », sistema più compresso, studiato fin dal 1902 ma non ancora praticata nella sua integrità, cioè nell'applicazione razionale dei progressi fatti dalla meccanica e dall'elettricicità applicata alla trazione che ottiene la manutenzione della strada con poca spesa e dimostra conveniente, pel prezzo, l'energia elettrica comunque attuata.

I principî fondamentali del sistema sono così semplici che fecero dire al professore di elettrotecnica d'una fra le maggiori università italiane *la « Filovia » è l' « uovo di Colombo! »*

Essi sono: la ripartizione dell'energia ai singoli assi motori; la trazione promiscua, animale e meccanica; la utilizzazione dell'energia elettrica.

Applicandoli, si ottiene non solo un servizio frequente ed a buon mercato di comode motrici elettriche, a 15-20 chm. all'ora di velocità, ma anche la conservazione delle strade ripartendo il carico delle merci su molti assi con ruote a larghi cerchioni, con velocità di soli 5-6 chm. all'ora, e comprimendo la ghiaia con rulli, e sgombrando la polvere, il fango e la neve con apparecchî mossi o riscaldati dall'elettricità. Con un *carro promiscuo* fornito di freni ad aria od a magnete si convogliano carri portati alla linea, e dalla linea al destino a trazione animale, affidati ad una sola persona, come oggi praticano i carrettieri, e si usa pel tragitto quell'energia che andrebbe perduta.

Difatti: la motrice elettrica che supera ogni pendenza e gira per curve a breve raggio, conviene sulle strade di collina, ove è più costosa la costruzione delle tramvie. Sarà quindi necessario provvedere con una stazione centrale generatrice di corrente elettrica o trasformatrice di quella condotta da lontano, una quantità *massima* di forza occorrente per le salite, soverchia pei tratti piani e per le discese.

E' quest'avanzo che si utilizza negli intervelli del servizio passeggeri per trasportar le merci, a metà prezzo del costo attuale dei cavalli.

La compressione della ghiaia poi si ottiene senza costo di energia, destinandovi quella che si rîsparmia durante il servizio. E' facile comprendere che le numerose *passate* d'un rullo sulla ghiaia si possono combinare col percorso delle vetture.

Basta, perciò, regolare la lunghezza del tratto da cilindrarsi, in modo che il rullo debba salire a percorrere il piano, quando la vettura discende e non consuma, e, viceversa.

Di più: il peso del rullo meccanico a vapore cui si sia applicato il motore elettrico e sostituito un cassone alla caldaia, potrà essere proporzionato alla resistenza della strada, che, non sempre, ne sopporta le 15-20 tonn. Basterà che il cassone destinato a portare acqua, ghiaia, sabbia, si riempia del tutto o solo in parte.

Così il costo, sempre grande, di questa operazione sarà ridotto in modo da non raggiungere, in taluni casi, il risparmio realizzato nel trasporto dei materiali di rifornimento della massicciata. L'automobilismo sportivo si gioverà dei vantaggi recatigli dalla nuova alleata la quale, preparandogli la strada e sostituendo il molesto carreggio, dà incremento all'industria attuale, e ne crea una nuova: quella dei trasporti a buon mercato sulla strada ordinaria.

Questa avrà grande importanza in un paese come il nostro, povero di ferrovie e di strade ben tenute, dove il trasporto delle derrate agricole costa di più dalle zone di produzione ai vicini centri di consumo che — per ferrovia — dall'un capo all'altro della penisola: e tesori minerali giacciono inerti perchè il loro trasporto alla stazione ferroviaria supera il nolo dei bastimenti che ce li portano d'oltre mare.

A. REGEUNEIN.

Cartelli indicatori

Nuove offerte.

Amministrazione Provinciale di Genova . .	L.	2000	N.	100
Club ciclistico Vedano Olona	„	20	„	1
Comune di Fiesole	„	40	„	4
Sig. Benedetti Guglielmo, Roma	„	10	„	1
Comune di Fino-Mornasco	„	20	„	2
Dott. Gio. Batta Osvaldo Protti Longarone.	„	20	„	2
Municipio di Darfo	„	20	„	1
Deputazione Provinciale di Alessandria . .	„	40	„	2
Municipio di Rovato	„	20	„	1
Offerte precedenti	„	15720	„	1172
Totale	L.	17910	N.	1286

Siamo lieti di poter far constatare coi fatti che l'iniziativa del Touring per l'istituzione ed il continuo aumento dei pali indicatori, continua a trovare numerosi e validi appoggi.

Se tutte le amministrazioni provinciali d'Italia seguissero l'esempio di quella di Genova, il problema si avvierebbe celermente alla soluzione!

Bisogna che tutti si persuadano che i cartelli non servono soltanto agli automobilisti e ciclisti, ma anche a chi gira in carrozza, sul carro, a piedi; bisogna che tutti si persuadano che i cartelli non solo fanno risparmiar tempo, ma anche evitano numerosi inconvenienti e disgrazie.

Di cartelli ne furono già posti in buon numero; ma quanto tale numero è inferiore al bisogno!

Il Touring fa quanto può, e non si stancherà di fare; ma per riuscire nell'intento ha bisogno di appoggio largo e continuo.

Le strade del Mezzogiorno d'Italia.

La nostra *Rivista* dell'aprile ultimo portava una corrispondenza da Caserta colla notizia della prossima inaugurazione di un servizio di omnibus-automobili su alcune strade di quella provincia, una delle prime che hanno applicato su larga scala il sistema moderno di manutenzione stradale colla cilindratura a vapore.

Possiamo ora presentare la fotografia di un tratto della strada che dal Palazzo Reale di Caserta conduce a Capua e dove si stanno appunto eseguendo i lavori di sistemazione tanto utili e spesso indispensabili per dare all'automobile la *vera licenza di circolazione*, cioè la via *facile e sicura*.

La fotografia venne presa nelle vicinanze di S. Maria Capua Vetere, piccola città piena di vita, che occupa il posto della vecchia Capua, e possiede rovine interessanti, quali l'anfiteatro, uno dei più antichi e dei più grandi del nostro paese.

La strada, come in generale tutte le strade dell'Italia Meridionale, ha una massicciata *o capostrada* non molto larga (m. 5,30), ma fiancheggiata da banchine *o passeggiatoi* in terra larghi m. 4,50 ciascuno, senza paracarri, di modo che, nel caso di un incontro di veicoli, la larghezza disponibile è di oltre 14 metri. L'omnibus automobile su codesta strada, ben sistemata, potrà davvero intraprendere un esercizio in piena libertà.

L'altra nostra incisione rappresenta un tratto della strada detta di *Trentola* che da Aversa si dirige verso il mare, attraversando i comuni di Dugenta e di Trentola. E una strada citata a modello di manutenzione, almeno per la parte appartenente alla provincia di Caserta, perchè sistemata colla cilindratura nel gennaio 1904.

Per i nemici delle piantagioni lungo le strade, ecco un esempio di folta vegetazione che non impedisce di conservare un piano viabile, come vorremmo avere anche presso Milano.

E degno di nota come nel Mezzogiorno le Amministrazioni pubbliche si mostrino più avanti che non nell'Italia Settentrionale in fatto di applicazione dei migliori sistemi di manutenzione stradale, poichè, come accennò altra volta la nostra *Rivista*, anche le provincie di Lecce e di Trapani hanno adottato su larghe reti stradali il sistema razionale di formare la massicciata colla cilindratura, prima di aprire la strada al traffico e limitare la manutenzione ai semplici rappezzi.

Abbiamo voluto darci ragione della cosa e la trovammo in ciò che il vecchio sistema napoletano, per quanto difettoso, ha, se non altro di buono che è fondato sul principio della conservazione del patrimonio stradale; e le amministrazioni, consegnando agli appaltatori le massicciate col rispettivo loro valore, hanno sempre a disposizione i fondi per ridare alla strada quanto manca per consumo dovuto al traffico o per trascuranza degli appaltatori medesimi.

Auguriamoci che anche nelle provincie settentrionali si senta la responsabilità di simile conservazione, ed intanto si provvedano i fondi per ripristinare la parte di patrimonio sparita e tanto necessaria per la buona viabilità.

AUTOMOBILAMBULANZA.

— Che razza di negozio avete piantato qui in mezzo al a strada amico?

— Non vede? È un'automobilambulanza, in servizio dei molti automobili feriti che passano di qui!

Ferrovie

Riccardo Bianchi.

Il direttore dell'esercizio di Stato delle ferrovie, il commendatore Riccardo Bianchi, è nato a Casale Monferrato il 20 agosto 1854.

Studiò ingegneria a Torino, ove si laureò nel 1877; fu subito nominato assistente del professore di macchine a vapore di quella scuola di applicazione per gli ingegneri; e veniva quindi mandato nelle officine di I. Zenn di Greenwich a compiere i suoi studî di perfezionamento.

Presentatosi ad un concorso indetto nel 1880 dalla Società dell'Alta Italia, riuscì primo su 69 concorrenti; ed ebbe l'incarico degli studî e dell'organizzazione dei mezzi occorrenti all'impianto ed alla manutenzione di apparati per la sicurezza dell'esercizio. Dal 1882 al 1886 fu pure consulente per la manutenzione e la riforma dello stabilimento di bonifiche e prosciugamento del Ferrarese, e delegato a rappresentare la Mediterranea nella Commissione inviata a studiare gli impianti commerciali dei principali porti d'Europa. Fu poi ispettore di movimento e traffico a Pisa, Torino, Milano; nel 1899 fu nominato capo servizio del movimento e traffico del primo compartimento della Mediterranea; e nello stesso anno all'esposizione di Parigi otteneva la medaglia d'oro per i suoi apparecchî idrodinamici, conosciuti sotto il nome di apparecchi Bianchi-Servettaz, in uso non solo nelle nostre stazioni, ma anche in Russia, nella Spagna, nell'Argentina.

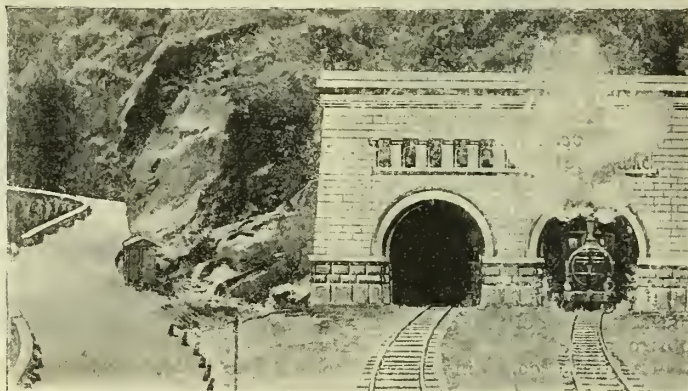
Lasciata poco dopo la Mediterranea, assunse la direzione delle Ferrovie Sicule, nel servizio delle quali introdusse molti miglioramenti: e basti qui accennare ai treni notturni tra Palermo, Messina e Catania; ai treni speciali per i forestieri che desiderano visitare Cefalù e Girgenti; alle vetture-*restaurant;* ai *ferry-boats*, mediante i quali si possono far proseguire sino a Palermo i treni di lusso Parigi Napoli e Berlino-Napoli; al servizio regolare di viaggiatori tra Londra e Malta per la via Messina Siracusa; alle speciali tariffe per viaggi; agli abbonamenti quindicinali per tutta la rete; alla concessione fatta ai lavoratori di recarsi con spesa minima dal luogo di dimora a quello del lavoro.

Come nota S. Ghiron (da un articolo, pubblicato nella *Nuova Antologia* del 1° luglio riassumiamo questi cenni) « allorchè si parlò di istituire l'esercizio di Stato, caso eccezionale, forse unico, un nome solo venne pronunziato: quello del direttore generale delle Sicule: l'opinione pubblica lo aveva eletto a unanimità a direttore prima del Governo... Niuno, a vedere il volto tranquillo, sereno, sorridente del Bianchi, supporrebbe che fosse dotato di una energia non comune; la vecchia similitudine della mano di ferro e del guanto di velluto pare scritta per lui. Egli è che con quel suo sorriso, colle forme corrette, signorili, con modi oltre ogni dire garbati, se deve dirvi un *no,* ve lo dice collo stesso garbo come se vi dicesse di *sì*, e sa temperarvi, fin dove è possibile, il dispiacere della risposta negativa. Tale è quest'uomo, questo studioso, questo lavoratore instancabile a cui il Governo ha affidato l'onorifico e difficile incarico. Egli non verrà certo meno alla fiducia riposta in lui, e agli augurî coi quali, favorevoli o contrarî all'esercizio di Stato, lo seguiranno gli Italiani tutti nella scabrosa impresa ».

Il secondo tunnel al Sempione compiuto.

Il giorno 7 luglio si è compiuta la perforazione del tunnel numero due, che dista da quello numero uno di 17 metri da asse ad asse.

E' ormai convinzione generale che anche il tunnel numero due sarà compiuto, a sezione normale, prima che, per effetto del trattato internazionale, la produttività della linea abbia materialmente raggiunte 40 000 lire per chilometro.

I grandiosi lavori ora esistenti per conduttura di forza idraulica, che dovrebbero ben presto essere tolti, o per lo meno immobilizzati, consigliano il proseguimento del lavoro.

Quando le due gallerie saranno compiute, l'imbocco meridionale del grande traforo, coi suoi due portoni, avrà la forma rappresentata da questa vignetta.

Guide di linee ferroviarie
pubblicate dal Touring.

Il Touring ha intrapresa la pubblicazione di *Guide ferroviarie*, le quali hanno incontrato molto favore ed hanno già avuta una larga diffusione.

Si sono pubblicati sino ad ora i quattro gruppi seguenti:

I gruppo: **Milano-Novara-Torino; Milano-Piacenza-Bologna; Milano-Brescia-Verona.**

II gruppo: **Milano-Novi-Genova; Genova-Savona-Ventimiglia; Genova-Chiavari-Spezia.**

III gruppo: **Verona-Padova-Venezia; Venezia-Padova-Bologna; Bologna-Pistoia-Firenze.**

IV gruppo: **Milano-Gallarate-Arona; Torino-Santhià-Arona; Arona-Domodossola-Isella.**

TOVRING CLVB ITALIANO

GUIDE DI LINEE FERROVIARIE

MILANO - GALLARATE - ARONA

Ogni guida è chiusa in elegante copertina policroma, è adorna d'oltre trenta vignette, e fornita d'una speciale cartina geografica eseguita dal R. Istituto Geografico Militare.

Ciascuna guida costa cent. 50. I soci del Touring possono avere un intero gruppo inviando alla Direzione del Touring (via Monte Napoleone, 14, Milano), L. 1; per due gruppi completi L. 2; per tre gruppi completi L. 3; per tutti e quattro i gruppi completi L. 4.

ALPINISMO

Congresso degli Alpinisti Italiani presso la Sezione di Venezia del C. A. I.

4-10 settembre 1905.

Questo congresso (che sarà il XXXVI del C. A. I.) si svolgerà con uno splendido programma, in un territorio, che vanta bellezze insuperabili.

Ecco un breve cenno del programma stesso.

Lunedì 5 settembre (Venezia). - Inaugurazione del monumento eretto dalla città di Venezia a Francesco Querini. — Assemblea dei delegati e seduta del congresso. — Pranzo al Lido.

Martedì 5 settembre (da Venezia a Falcade). — In ferrovia per Sèdico-Bribàno. — In vettura per Agordo. — Pranzo. — In vettura per Cencenighe. — Proseguimento a piedi fino a Falcade.

Mercoledì 6 settembre (da Falcàde al Pordòi). — Al Passo di San Pellegrino incontro con gli Alpinisti tridentini; spuntino all'albergo dei Monzòni. — Partenza per il Passo delle Selle (m. 2531) e il Rifugio Taramelli (m. 1900) della Società Alpinisti Tridentini in Val dei Monzòni. — Colazione al Rifugio Taramelli offerta dalla S. A. Tridentini. — Partenza per Pozza in Val di Fassa (m. 1290). — Partenza in vettura per Canazèi (m. 1463). — Proseguimento verso il Passo di Pordòi. — Pranzo e pernottamento al Grand Hôtel Pordòi (m. 2140). — Salita alla Marmolada.

Giovedì 7 settembre (dal Pordòi a Selva). — Passo di Fedàja (m. 2093). — Per i Serrài di Sottogùda e Rocca Piètore (m. 1143). — Pranzo. — Partenza per Caprile (m. 1023) e Selva Cadorina (m. 1317) chm. 8. — Cena all'albergo Valle Fiorentina a Selva, e pernottamento. — Salita all'Adamello.

Venerdì 8 settembre (da Selva a Misurina). — Per Val di Codalunga e Val di Zònia al Passo di Giàu (m. 2175: tre ore); discesa a Cortina d'Ampezzo (m. 1224: tre ore). — Pranzo all'Hôtel Cortina. — Partenza per il Pazzo di Tre Croci (m. 1808) e il lago di Misurina. — Cena al Grand Hôtel Misurina; festa pirotecnica sul lago.

Sabato 9 settembre (da Misurina a Borca). — Ponte delle Acquerosse (m. 1203) e Val di S. Vito. — Bosco di S. Marco. — Partenza per la Forcella Grande (m. 2250) e Rif. S. Marco (m. 1840). — Colazione al Rifugio S. Marco. — Partenza per Borca (m. 976: due ore). — Pranzo offerto dalla Sezione di Venezia nel Palace-Hôtel des Dolomites, ai congressisti inscritti per almeno due giornate. — Pernottamento.

Domenica 10 settembre (da Borca a Venezia). — Pieve di Cadòre (due ore). — Proseguimento in vettura per Belluno (cinque ore). — A Belluno; pranzo all'Hôtel Cappello. — Partenza in ferrovia per Venezia.

Per prendere parte al congresso occorre essere socio del C. A. I. o di altro sodalizio alpinistico. I soci del C. A. I. hanno diritto d'inscrivere i membri della propria famiglia da loro accompagnati.

In questo programma c'è proprio tutto, dalla corsa in ferrovia alla scarrozzata, dalla passeggiata su per la mulattiera sassosa alla traversata per angusti sentieri, dalla salita per i ghiacciai della Marmolada alla arrampicata per le roccie dell'Antelao.

Chi non ha ancora spedita l'adesione alla Sezione di Venezia del C. A. I. si affretti, perchè le inscrizioni si chiuderanno presto.

***

Chi desideri particolari notizie sulle vallate, monti e paesi toccati da questo itinerario, veda le seguenti guide di Ottone Brentari:

1. — *Guida storico-alpina di Belluno, Feltre, Primiero, Agordo, Zoldo;* 1887.
2. — *Guida del Trentino, parte II;* 1895.
3. — *Guida del Cadore e della Valle di Zoldo, terza edizione;* 1902.

La prima di tali guide è completamente esaurita; la seconda (L. 5) e la terza (L. 3) sono in vendita presso il Touring. (Sconto del 20 per cento per i soci del Touring).

Il Touring e la Federazione Prealpina si sono messi d'accordo per la pubblicazione di succinte indicazioni su alcuni segnavia di montagna eseguiti (in base a speciale regolamento) da soci dell'una o dell'altra delle società alpine aggregate alla predetta Federazione. Si pubblicheranno presto le prime cinque di tali minuscole guidine, e precisamente quelle riguardanti il Monte Laurasca (m. 2182) per la Bocchetta di Campo, il Monte Laurasca (m. 2152) per Cicogna, Zuccone di Campelli (m. 2170) Monte Cistella (2881), Cornizzolo (m. 2141). Tali minuscole guidine verranno messe in vendita a pochi centesimi.

La sezione di Milano del Club Alpino Italiano, che ha già compiute varie gite in marzo, aprile, maggio, giugno e luglio, ha organizzate per questo e per i mesi venturi le gite seguenti:

14, 15, 16 agosto: Colle del Gigante (m. 3365) gruppo del monte Bianco (gita colla sezione di Monza del C. A. I.); 5-10 settembre: XXXVI Congresso Nazionale del C. A. I. presso la Sezione di Venezia, Gruppo delle Dolomiti; 15-16 settembre: Inaugurazione capanna Allievi (m. 2300) Val di Zocca in Val Masino; ottobre, gita a destinarsi; novembre, idem; dicembre, gita tradizionale di S. Ambrogio.

La Direzione indirà nel corso dell'anno alcune gite giovanili, di cui verrà dato di volta in volta il programma.

Le gite avranno luogo sotto la guida di uno o più direttori, ai quali è riservato il diritto di limitare, per ragioni d'ordine e di prudenza, il numero dei partecipanti o di suddividerli in isquadre.

Alle gite possono prendere parte anche non soci, purchè presentati da un socio al Direttore e col permesso di questi.

Un rifugio sulla Paganella. — I soci della società Rododendro di Trento decisero di erigere sulla Paganella un rifugio-albergo che valesse a render più facile la salita a quella splendida cima ed incaricarono un comitato di dare attuazione all'idea. Questa fu ben accolta e dalla consorella Società degli Alpinisti e dalla stampa e dal pubblico in genere. Questo nuovo rifugio, dà pieno affidamento di riuscire uno dei rifugi-alberghi più frequentati.

Il contributo che per l'erezione di questo rifugio può dai suoi fondi offrire la Rododendro non è molto grande ed occorre raccogliere con altre offerte parecchie migliaia di corone. Il comitato perciò ha deciso di emettere delle azioni da cor. 20 l'una, sicuro che e i soci della Rododendro e gli alpinisti trentini in genere e quanti desiderano lo sviluppo del nostro paese, vorranno farne acquisto. Le adesioni od offerte si inviano al dott. Cesare Battisti a Trento.

Rifugio Quintino Sella. — Venne inaugurato, al Lago Grande del Monviso, il Rifugio Quintino Sella.

Da Torino giunsero una ventina di alpinisti, fra cui il commendatore Grober, presidente della Direzione centrale del C. A. I., il conte Luigi Cibrario, presidente della Sezione torinese, il cavaliere ing. Corradino Sella, figlio dell'illustre fondatore del Club Alpino, nel cui nome s'inaugura il nuovo rifugio. Vi erano inoltre rappresentanti delle Sezioni di Biella, di Aosta, di Roma, di Genova, di Varallo, di Bergamo, ecc.

L'inaugurazione si svolse con solenne semplicità alla presenza del colonnello del secondo alpini e di una intiera compagnia di tale reggimento, fra gli squilli della fanfara militare. Fu madrina alla cerimonia la signora Giuseppina Imberti. Mandarono adesione il Club Alpino francese, la Sezione di Lione del Club Alpino francese, le Sezioni di Milano, Genova, Monza, Brescia, l'ing. Garbarino di Roma, ed il generale Ragni, comandante del primo gruppo alpino. Disse inspirate parole il presidente comm. Grober.

Il rifugio sorge presso il Lago Grande a circa m. 2000 in splendida posizione. La comitiva scese quindi a Crissolo pel Piano del Re compiendo il così detto giro dei laghi.

Rifugio di Rabuons. — Nell'alta valle Timea, quella cioè che si svolge, dall'altra parte del confine, quasi parallela alla nostra alta valle Stura, a 2540 metri, sulla sponda dei laghi Rabuons, venne inaugurato un rifugio-*châlet*, per iniziativa della Sezione delle Alpi Marittime del Club Alpino Francese. Dall'Italia erano saliti, per valle Stura, gentilmente invitati dai Francesi, l'avv. Giovanni Bobba, vice-presidente del C. A. I., sezione di Torino, delegato a rappresentare il C. A. I., ed il conte Guido Borelli.

La Società Sportiva di Gargnano (aggregata alla Federazione Prealpina di Milano) si propone di eseguire le segnavie delle mulattiere e dei sentieri che, sul versante occidentale del Garda, conducono dalle varie frazioni dei comuni di Tignale e Tremosine alle cime della cresta che separa il Garda dalla Valle di Ledro nel Trentino.

A Berna, per iniziativa di quella sezione del Club Alpino Svizzero, si sta istituendo un Museo alpino.

AUTOMOBILISMO

I silenziatori.

In questi ultimi tempi numerosi municipi italiani diedero delle prescrizioni speciali riguardo all'uso degli automobili e delgli motociclette; fra esse è compreso anche l'obbligo di applicare al motore un pratico silenziatore. Non sarà perciò inutile per i lettori il far loro conoscere un po' più particolarmente questi speciali apparecchi.

Come è noto, la miscela quando scoppia nell'interno del cilindro del motore, viene ad assumere una pressione ed una temperatura molto elevata: arrivando lo stantuffo al termine della sua corsa, incomincia il periodo di scarica, si apre la valvola di scappamento ed i gas escono dal cilindro: però non tutta la pressione posseduta dalla miscela viene utilizzata, ed infatti i gas combusti, invece di uscire dal cilindro ad una pressione un po' superiore a quella dell'atmosfera, escono invece possedendo una pressione più elevata.

Uscendo allora questi gas all'aria libera, si espandono immediatamente e producono i colpi così rumorosi e noiosi. Per evitare questi colpi è necessario adunque che i gas

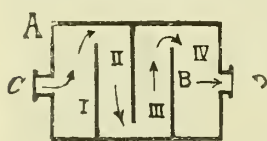



Fig. 1.

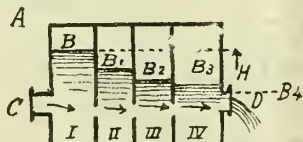



Fig. 2.

combusti, prima di uscire all'aria libera, abbiano a perdere gradatamente la pressione superflua che ancora posseggono; questo scopo è appunto ottenuto dai silenziatori o marmitte.

Il principio teorico di questi apparecchi si può capire esaminando le figure 1 e 2. Supponiamo di avere il silenziatore della figura 2: esso consta di una camera *A*, la quale è divisa negli scompartimenti I, II, III, IV; i gas combusti entrano da *C* e per uscire da *D* debbono percorrere un lungo percorso; passando da *C* nella prima camera *I*, siccome i gas trovano uno spazio più grande, si espandono e perdono della loro pressione, nello stesso tempo che diminuiscono di temperatura; per andare da I a II, debbono ancora passare da un piccolo foro ed entrando in seguito in II, si espandono ancora e si raffreddano; così passando in III e IV, escono infine da *D* con una pressione ed una temperatura molto piccola: sono così evitati i colpi ed i pericoli di incendi.

Il funzionamento teorico di questo silenziatore si può paragonare all'apparecchio indicato dalla figura 1.

Supponiamo di avere una camera *A* divisa in quattro parti.

Se noi facciamo entrare per *C* dell'acqua nella camera I, siccome quest'acqua si trova sotto una data pressione, così si porterà al livello *B*; siccome le camere I, II, III e IV sono in comunicazione fra di loro, allora l'acqua, invece di passare direttamente dal livello *B* al livello B_3 perdendo la pressione *H*, diminuisce gradatamente di pressione, e così nella camera II andrà ad un livello B_1, nella camera III ad un livello B_2 ed infine nella camera IV ad un livello B_3; così quando l'acqua esce dalla camera non ha più la pressione *H*, ma la pressione dell'ultima camera, cioè una pressione rappresentata dal livello B_3 B_4, quindi molto minore della prima pressione *H*. Lo stesso risultato si ha nei silenziatori: se essi sono perfetti, si può arrivare ad ottenere che i gas combusti escano dalla marmitta con una pressione minima e quindi sono eliminati i colpi che tanta noia producono agli automobilisti ed ai non automobilisti.

Questi apparecchi però, se sono utili, non fanno che far diminuire il rendimento del motore, e si è trovato che nei primi tipi di silenziatori si aveva una perdita nella potenza del motore che arrivava anche al 25 %: ora però questi apparecchi sono molto più perfezionati ed in generale la perdita viene ridotta dal 10 al 15 per cento.

In questi ultimi giorni un apposito concorso di silenziatori ebbe luogo a Parigi, e per potere coscienziosamente giudicare, la Giuria dovette eseguire molti esperimenti sui diversi tipi di silenziatori ammessi al concorso.

Da queste esperienze è risultato un fatto molto importante.

Facendo le prove su di un silenziatore raffreddato con acqua (silenziatori usati sui motori per canotti, onde evitare che i gas combusti siano talmente caldi da provocare un incendio), si è trovato che questo apparecchio, non solo non faceva diminuire la potenza del motore, ma invece la faceva aumentare del 10 per cento circa: lo stesso fenomeno venne verificato per silenziatori che, pure non essendo raffreddati con acqua era però necessario munirli di un lungo tubo per applicarli al motore usato nelle esperienze. In seguito ai risultati di queste esperienze i nuovi tipi di silenziatori dovranno naturalmente modificarsi ed essere costruiti in modo che abbassino non soltanto la pressione dei gas combusti, ma anche la temperatura.

E' utile ora far conoscere qualche tipo di silenziatore: e, siccome nel concorso di Parigi, indetto dall'A. C. F., il primo premio venne vinto dai silenziatori *Ossant Frères*, così accenneremo dapprima a questi tipi di silenziatori.

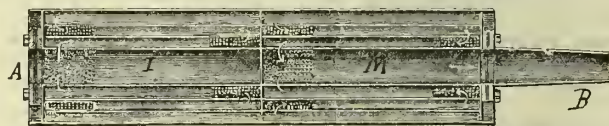



Fig. 3.

Esso è costituito da un lungo cilindro (fig. 3) in lamiera galvanizzata racchiudente nel suo interno parecchie camere concentriche formate da altri cilindri egualmente in lamiera.

I gas entrano dal tubo *A*, e siccome esso è chiuso alla sua estremità, i gas sono costretti a passare attraverso ad una serie di fori e percorrere così un lungo percorso, passando fra gli spazi lasciati liberi fra i quattro cilindri concentrici contenuti in *I*: i gas passano in seguito nella seconda parte della camera grande *M*, e sono egualmente obbligati a percorrere gli spazi lasciati liberi fra i quattro cilindri, ma in senso inverso: i gas escono infine dal tubo *B*.

Il lungo percorso che debbono compiere i gas in questi tipi di silenziatori favorisce grandemente l'abbassamento di temperatura dei gas stessi, e ciò con grande vantaggio per il rendimento del motore.

Un altro tipo di silenziatore semplice ed efficace è il

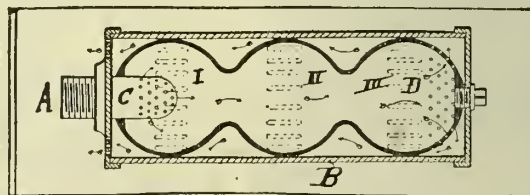



Fig. 4.

silenziatore *Sharpe* (fig. 4). Esso consta di una camera cilindrica *B*, che contiene tre sfere cone I, II e III, riunite fra di loro ed aventi un diametro quasi eguale a quello interno del cilindro *B*.

I gas entrano da *A*, escono da una serie di fori *C*, e sono obbligati a percorrere successivamente le tre sfere I, II e III per uscire dai fori *D*; sono poi obbligati a passare fra le sfere ed il cilindro per uscire dal fondo opposto del cilindro *B*.

Il silenziatore rappresentato nella figura 5 è del tipo *Sturtevant* ed è costruito dalla casa Sturtevant di Wellesley, Mass., S. U. d'America.

Esso consta di una grande camera che porta alla periferia una serie di tubi *14* e *15*. I gas, entrando da *A*, sono obbligati a percorrere dapprima i tubi *14* ed in seguito i tubi *15*; uscendo da questi tubi i gas entrano nella camera cilindrica *19* per uscire infine dal foro *20*.

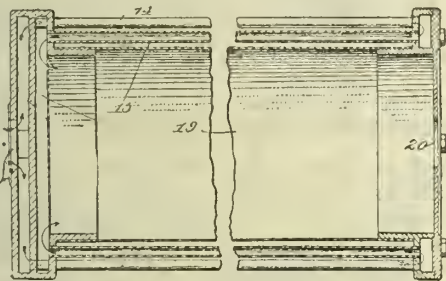



Fig. 5.

Un tipo speciale di silenziatore è quello costruito dalla casa *The Motor and Manufacturing Worky Co.* di Ithaca, N. Y. e rappresentato in sezione longitudinale nella figura 6.

I gas combusti entrando da *d* si suddividono in due parti: una percorre un tubo orizzontale *c*, mentre l'altra parte si porta nella camera *b*, da questa camera passa nella camera *a* dopo un lungo percorso perchè sono obbligati a passare attraverso un grande numero di coni: affinchè questi gas possano compiere questo lungo percorso è stato applicato appunto il tubo *c*: i gas passando attraverso a questo tubo esercitano una aspirazione sui gas contenuti nella camera *a*, in modo che essi possano percorrere facilmente la serie dei coni.

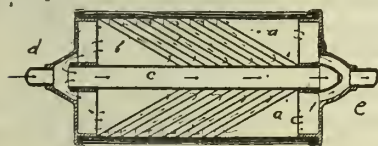



Fig. 6.

Tutti i numerosi altri tipi di silenziatori sono basati sullo stesso principio di quelli ora descritti, e perciò è inutile il parlarne.

Ne differisce grandemente però il silenziatore *Marcel et Larrieu*. Esso è basato sul principio che due gas, quando si incontrano perdono quasi tutta la loro velocità; una prova l'abbiamo nei becchi per lampade a gas acetilene: i due getti di gas che escono a grande velocità dai piccoli fori, incontrandosi, perdono tutta la loro velocità e vengono a formare un ventaglio ove le molecole sono dotate di piccola velocità. Sullo stesso principio è basato il silenziatore Marcel et Larrieu (fig. 7). Esso consta di una scatola cilindrica *B* ove entrano i gas combusti (dal tubo *A*); le pareti di questa scatola sono foderate di amianto in *f*

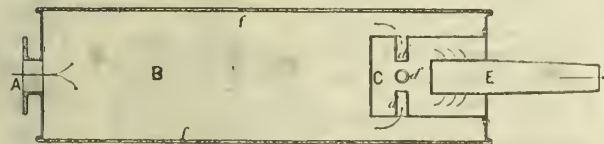



Fig. 7.

per impedire in parte il rumore ed anche per garantire il metallo contro una ossidazione rapida determinata dall'alta temperatura dei gas combusti.

Una seconda camera più piccola *C*, concentrica alla camera *B* porta quattro tubi *d* diametralmente opposti: in questo modo i gas combusti sono obbligati a passare attraverso a questi tubi e quindi ad incontrarsi; la loro velocità viene così grandemente diminuita ed essi escono da *E* senza produrre alcun rumore.

Il vantaggio grande di questo silenziatore è quello di non richiedere nessuna regolarizzazione quando si applica al motore: è sufficiente fissarlo al tubo di scappamento, anche senza fissarlo preventivamente.

Ing. E. MAGRINI.

Mozzo New Departure.

Allorquando la bicicletta nella sua rapida evoluzione ebbe ad assumere la sua forma attuale, sembrava che il genio inventivo dei costruttori di biciclette dovesse arrestarsi: invece abbiamo dovuto constatare che ad ogni anno che passa, nuovi trovati e perfezionamenti vengono successivamente ad applicarsi.

Fra questi nuovi ritrovati occupa certamente uno dei posti migliori il mozzo a ruota libera ed a freno a contropedale.

Se il primo mozzo serve moltissimo per ridurre al minimo la richiesta di energia muscolare per il ciclista, il secondo, oltre a questo vantaggio, dà al conduttore una maggiore sicurezza della sua macchina.

In caso di pericolo, uno dei movimenti istintivi del biciclista è quello di arrestare la sua macchina, premendo in senso inverso i pedali: ora si è appunto, approfittando di tale mossa istintiva, che sono costruiti i mozzi a contropedale. Però, siccome tutto il meccanismo deve essere contenuto in piccolo spazio (il mozzo della ruota posteriore) e deve sempre funzionare perfettamente, è necessario che questo meccanismo sia semplice, robusto e nello stesso tempo elegante.

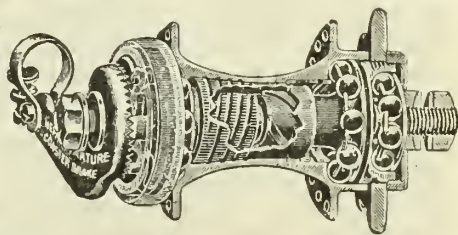
A queste proprietà corrisponde completamente il mozzo New-Departure, costruito dalla New Departure Co. di Bristol, Conn., U. S. A., già così noto nel mondo ciclistico.

Esso consiste nel minor numero di parti possibili, ciò che lo rende grato al ciclista che lo deve pulire.

Il freno può essere messo in azione gradatamente, oppure tutto di un colpo, colla semplice pressione dei pedali all'indietro, secondo che sia adoperato in discesa, od avanti ad un pericolo.

Data la semplicità del mozzo e la sua robustezza, non vi è pericolo alcuno che usando il freno si arrechi qualche danno alla macchina o si arrechi uno sforzo troppo grande al ciclista.

Ing. E. MAGRINI.

Indirizzo: New Departure Co. - Via Giuseppe Verdi, N. 11 - Milano.

L'elettricità e l'automobilismo.

Gli accumulatori.

Per *capacità* di un accumulatore s'intende la quantità di corrente che esso può fornire alla scarica. Questa s'intende prolungata solo fino a che la tensione dell'accumulatore si è abbassata a volta 1,8 per elemento.

La capacità si misura in ampère-ora. Come si è detto indietro, un amp.-ora è il passaggio della corrente della intensità di un ampère durante un'ora.

La capacità di un accumulatore dipende essenzialmente dalla intensità della corrente di scarica e cioè è maggiore se la scarica avviene con corrente debole e minore se avviene con corrente forte. Ci spiegheremo meglio con un esempio: Un accumulatore scaricato tutto di seguito con $\frac{1}{2}$ ampère dà, supponiamo, una capacità di 25 amp.-ora, cioè dura 50 ore. Lo stesso, scaricato invece con 2 amp., dà una capacità di 20 amp.-ora, cioè dura 10 ore. Scaricato con 3 amp. dura 6 ore, cioè dà 18 amp.-ora.

Queste variazioni di capacità sono dovute alla lentezza di diffusione dell'acido, e quindi delle azioni chimiche nell'interno delle placche, e sono tanto maggiori quando più le placche hanno la pasta attiva in grossi blocchi, o quando

invece di placche si hanno delle sacche di piombo, di celluloide o di ebanite racchiudenti la materia attiva. Per la medesima ragione lo stesso accumulatore con acido immobilizzato dà alla scarica di $\frac{1}{2}$ amp. circa $\frac{1}{10}$ meno di capacità di quello che darebbe se invece avesse l'acido liquido; e la capacità di un accumulatore è maggiore scaricandolo poco per volta anzichè tutto di seguito.

Le capacità indicate sugli accumulatori per accensione motori sono corrispondenti ad una scarica continua di $\frac{1}{2}$ amp. cioè, ad esempio, un accumulatore della capacità di 20 amp.-ora deve dare $\frac{1}{2}$ amp. durante 40 ore.

Siccome la scarica dell'accumulatore durante il servizio di accensione di un motore ad un cilindro è intermittente, e non supera la media di $\frac{1}{2}$ amp., la durata dell'accumulatore da 20 amp.-ora deve essere maggiore di 40 ore.

Nei motori a due e specialmente a quattro cilindri la scarica può considerarsi come continua, perchè le esplosioni, e quindi le scintille, e quindi i richiami di corrente alle bobine, avvengono una di seguito all'altra con rapidità doppia e quadrupla di quella per un cilindro. La durata di scarica dell'accumulatore è quindi uguale a quella indicata dalla capacità. Di questo però riparleremo più ampiamente a suo tempo.

E da notare che la capacità indicata su di un accumulatore doppio è la stessa di quella che ha ognuno degli elementi che lo costituiscono. Mettendo cioè in serie due accumulatori semplici da 20 amp.-ora, si ha un accumulatore doppio da 20 amp.-ora. La tensione di scarica nel primo caso è di 2 volta e nel secondo di 4 volta.

Qui torna acconcio ripetere quanto si è detto relativamente agli accumulatori dell'Esposizione di Torino, e cioè che qualche fabbricante, approfittando della buona fede del pubblico, esagera la capacità indicata sui suoi accumulatori. Vi è però un mezzo semplicissimo per accertarsi della truffa ed è la *prova di capacità*.

Ecco come si procede nel modo più semplice: Si carica l'accumulatore per bene colla intensità di corrente indicata sulle istruzioni ad esso unite. (Della carica parleremo più avanti). Si misurano m. 15 di filo di ferro da fioraia del diametro di $\frac{1}{2}$ millimetro. Per assicurarsi del diametro si usa il *palmer*, piccolo apparecchio che tutti i negozianti di ferramenta devono possedere. Si avvolge il filo strettamente, a spire distanti 2 mm. l'una dall'altra, su di una lista quadrangolare di legno dolce delle dimensioni di cm. 4 × 40 × 2 circa, fissando i due estremi con due chiodini. Usando invece filo di ferro del diametro di millimetri 0,3 ne basteranno m. 7,10, il regolo di legno sarà all'incirca di centimetri 23 × 2,5 × 0,5 e le spire distanti 1 mm. I due capi del filo rimasti liberi si attaccano ai due poli dell'accumulatore *doppio* (vedi figura N. 1).

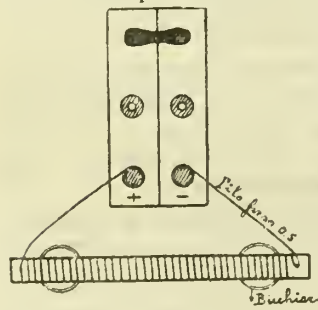
Si appoggia il regolo su uno o due bicchieri e si bada che i due capi del filo non tocchino la celluloide.

Un filo così preparato, se esattamente misurato come è detto sopra, lascerà passare circa $\frac{1}{2}$ amp. con un accumulatore doppio, cioè con 4 volta, per cui dal momento in cui si attaccano i due capi del filo all'accumulatore, questo entra in scarica con $\frac{1}{2}$ amp. Si tien conto dell'ora in cui s'incomincia. Se l'accumulatore ha la capacità garantita, esso deve durare in ore il doppio del numero di amp.-ore indicati come capacità, cioè 40 ore, se si tratta di 20 amp.-ora. Alla fine delle 40 ore la tensione di ogni elemento deve essere non inferiore a volta 1,8. Naturalmente occorre sorvegliare di tanto in tanto col voltmetro scala 0-3 la tensione dei due elementi (appoggiando ogni volta le punte del voltmetro una sul morsetto e l'altra sulla striscia di congiunzione fra i 2 accumulatori, o viceversa) e fermare la scarica quando uno dei due si abbassa al disotto di volta 1,8.

Fig. 1.

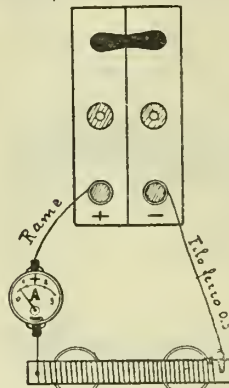
Una misura di capacità fatta in questo modo è solo approssimativa, ma certamente sufficiente per distinguere un accumulatore buono da uno cattivo. Volendo essere esatti, si inserirà fra un capo del filo di ferro e un polo dell'accumulatore l'ampèremetro con l'aiuto di un filo di rame, attaccando detto filo al morsetto dell'ampèremetro del medesimo nome di quello del polo dell'accumulatore dal quale esso parte (vedi figura 2).

Allora si potrà accorciare od allungare il filo di ferro in modo da leggere sull'ampèremetro esattamente $\frac{1}{2}$ amp. Se l'ampèremetro è uno di quelli che si usano per le pile a forma di orologio o di voltmetro, si potrà inserirlo fra il filo di rame ed il filo di ferro coll'aiuto di morsetti a vite.

Fig. 2.

La prova fatta come detta sopra, anche senza l'aiuto di un ampèremetro, è utilissima per parecchie altre verifiche oltre quella della capacità.

Un motociclista ha già percorso coll'accumulatore 500 chm. e vuol sapere se l'accumulatore è ancora sufficientemente carico o se invece è meglio ricaricarlo. Misurando la tensione col voltmetro troverà 2 volta e anche 2,1 per elemento.

Se invece egli inserisce sull'accumulatore il suo regolo col filo di ferro, e lascia continuare la scarica per $\frac{1}{4}$ d'ora, egli leggerà col voltmetro la tensione che l'accumulatore avrebbe in esercizio sulla motocicletta. Se questa tensione è più vicino ad 1,8 che a 1,9 per elemento, è meglio ricaricare, se è tra 1,9 e 2 l'accumulatore serve ancora.

Inoltre certi accumulatori e certi accumulatori-pile danno una tensione di scarica inferiore a 4 volta. Coll'aiuto del nostro filo di ferro, ne faremo la verifica lasciando in scarica $\frac{1}{4}$ d'ora.

Altre volte uno solo degli elementi dell'accumulatore doppio è deficiente. Per scoprire quale è dei due, metteremo in scarica sul filo di ferro e misureremo col voltmetro dopo qualche tempo.

Quando non si sa trovare la causa della mancanza di accensione sorge legittimo il dubbio che l'accumulatore sia scarico, o guasto o mal caricato, ecc. Provando la sua tensione a circuito aperto, col voltmetro, non si ha un indizio sicuro perchè essa potrebbe essere 4 volta. Provare durante la marcia, cioè coll'accumulatore in scarica, non è sempre possibile. In questo caso si mette in scarica l'accumulatore sul nostro filo di ferro e dopo 10 minuti si misura col voltmetro.

Se l'accumulatore è scarico, la tensione sarà caduta al di sotto di volta 1,8 per elemento, per cui la tensione totale non è più sufficiente a produrre la scintilla.

Esiste in commercio un apparecchio tascabile chiamato *Voltmetro verificatore dello stato di carica e scarica* che fa le funzioni del voltmetro e della resistenza suddescritta di filo di ferro (vedi figura 3).

Si usa come un ordinario voltmetro appoggiando le punte sui due poli a vite dell'accumulatore doppio. La scala dell'apparecchio si estende da volta 3,6 a 4,2. Le cifre rosse sulla scala indicano il voltaggio, ed un tratto di divisione equivale a $\frac{1}{10}$ di volta. Un accumulatore doppio in scarica, non segna mai più di volta 4,1 e non deve mai discendere al disotto di volta 3,6.

Fig. 3.

Sul voltmetro al disopra di 4,1 si trova un campo bleu e al disotto di 3,6 un campo rosso. Quando l'ago oscilla nel

campo bianco situato fra i due colorati, gli accumulatori sono in buone condizioni. Questo campo bianco a 4 tratti di divisione da 0 a 1 (cifre nere) e ogni tratto rappresenta $^1/_4$ di carica, vale a dire che quando l'ago si ferma sul tratto 1 vicino al campo bleu, l'accumulatore è completamente carico.

Supponiamo che l'accumulatore, completamente carico, sia sufficiente per percorrere 800 chilometri. Allorchè l'ago del voltmetro si fermerà alla divisione 0,5 (nero), vorrà dire che l'accumulatore ha ancora metà carica, cioè sarà sufficiente per 400 chilometri. La corrente che passa attraverso al verificatore è approssimativamente quella consumata in marcia dal sistema di accensione nei motori.

Si possono quindi avere delle indicazioni di tensione conformi a quelle che si avrebbero misurando l'accumulatore durante la carica.

L'apparecchio è approsimativo e serve solamente per gli usuali accumulatori doppi. Esso deve essere lasciato sull'accumulatore circa mezzo minuto e non di più per evitare che si scaldi.

IL DOTTORE.

Il servizio automobilistico alle grandi manovre nella Campania.

Il Ministero della guerra, per le prossime grandi manovre, che saranno tenute nella Campania dal 20 al 31 agosto, ha mandato ad ogni automobilista pilota la polizza d'iscrizione per il servizio automobilistico per le grandi manovre, e le relative norme tecnico-militari.

La polizza, oltrechè recare le generalità dell'automobilista, nota le generalità e la forza della vettura, e inoltre contiene le condizioni speciali del servizio.

L'amministrazione militare corrisponde all'automobilista L. 10 al giorno e L. 5 al meccanico; e inoltre corrisponde per ogni chilometro di percorso L. 0,15 o L. 0,10 per i pneumatici superiori o meno ai 90 mm.

Si obbliga pure al trasporto della macchina al luogo di ritrovo, ma potrà anche invitare il proprietario a condurla per strade ordinarie: il calcolo chilometrico è basato sulle guide del Touring in ragione di 200 chilometri al giorno per vetture di 15 HP, di 300 chilometri per vetture di 15-20 HP, di 400 chilometri per vetture di oltre 20 HP; si obbliga anche a corrispondere benzina e lubrificanti in contanti calcolati da 0,50 e 0,25 per ogni HP e per ogni 40 chilometri.

La polizza contiene l'obbligo riguardante le scrupolose prescrizioni dei regolamenti e delle leggi vigenti sulla polizia stradale, e sulla incolumità delle persone e degli animali lungo le strade, l'amministrazione declina ogni responsabilità civile sui risarcimenti di possibili danni.

Le norme tecnico-militari interessano il funzionamento dei laboratorî mobili, dei parchi automobilistici e dei depositi di materiali automobilistici.

Ogni vettura porterà una banderuola di colore differente a seconda del partito cui appartiene o del servizio cui è destinata, nonchè un numero d'ordine dipinto in grosse cifre sulla parte anteriore: gli automobilisti e meccanici avranno un bracciale dello stesso colore della banderuola: saranno muniti di libretto di servizio e di una carta della Campania al 100 000.

Le vetture dovranno avere il distintivo del Club cui appartengono, ed avere un riparo contro la pioggia, un copertone e due camere d'aria.

Il proprietario conduttore è considerato come ufficiale, il meccanico come graduato di truppa.

Le norme contengono poi le notizie relative all'inizio di stato di guerra, come e quando una vettura potrà essere dichiarata fuori di combattimento, notizie riguardanti la fronte da percorrere, quelle riguardanti le riviste e gli sfilamenti, l'incontro cogli automobili reali, infine le norme sugli ordini da portare e sul servizio postale speciale.

Di ogni viaggio un ufficiale incaricato segnerà sul libretto un opportuno cenno, come pure di ogni servizio prestato.

Servizî automobilistici.

Automobili in servizio pubblico ad Alessandria. — In seguito a studi e progetti presentati dal sig. Giovanni Marini per l'impianto e l'esercizio con automobili delle due linee Torino-Casale e Alessandria-Valenza, si è costituita una società, e quanto prima il nuovo mezzo di locomozione metterà in comunicazione le popolazioni di quei comuni che, causa le condizioni del suolo di quelle località, fino ad ora non hanno potuto attivare impianti con altri mezzi di locomozione. La società ha già aperto trattative coi Ministeri dei lavori pubblici e poste e telegrafi per l'autorizzazione dell'esercizio delle due linee.

Le due linee faranno il servizio postale e quello di trasporto dei passeggieri.

La linea fra Milano-Casale passerà per i comuni di Pino, Chieri, Andezeno, Arignano, Mombello, Moriondo, Castelnuovo, Passerano, Mondonio, Cerreto, Cocconato, Corteranzo, Montalero, Rosingo, Serralunga, Ozzano, San Giorgio e Casale; e quella fra Alessandria e Valenza toccherà i comuni di Valle San Bartolomeo, Pavone, Pietra, Marazzi, Montecastello, Rivarone, Bassignana, Pecetto, Valenza, Stazione ferroviaria Valenza.

Il servizio automobilistico ad Oropa è oramai un fatto certo. Giunse al santuario una splendida carrozza capace di 20 posti, elegante, sistema tranvie elettriche, con ruote massicce di ferro. E' munita di tre validissimi freni che rendono il tragitto sicuro anche nel ritorno nonostante la forte discesa. La strada da Biella ad Oropa fu percorsa in un'ora e cinque minuti. La discesa da Oropa a Biella durò un'ora.

S. Giuseppe Jato. — A sollevare le miserrime condizioni di viabilità di questo e dei comuni di Sancipirrello e Camporeale, si è costituita una società per l'impianto e l'esercizio di una linea d'automobili. La linea da percorrere giornalmente sarebbe: Palermo-Monreale-Pioppo-S. Giuseppe Jato-Sancipirrello-Camporeale e viceversa.

Sul Gargano il servizio degli automobili sarà presto un fatto compiuto. Da varie settimane continuano le prove, e non si aspetta che la licenza di libera circolazione per attuare un completo e regolare servizio di viaggiatori su tutta la linea da Lucera a Vi sti. Si crede che col luglio il servizio postale verrà assunto dalla Società degli Automobili.

L'automobile Varallo-Alagna. — Il 16 luglio fu inaugurato il servizio pubblico di automobili da Varallo ad Alagna. Il servizio continuerà all'arrivo di tutti i treni da Varallo. Si impiega nel percorso un'ora e mezza.

Una nuova inaffiatrice automobile. — Leggiamo nel *Momento* di Torino:

" Sul corso S. Maurizio, in presenza del sindaco sen. Frola dell'ing. Corazza, della provincia, di parecchi consiglieri comunali, venne esperimentata per la prima volta un'inaffiatrice automobile municipale della forza di 16 HP costrutta dalla ditta Rapid del costo di dodici mila lire. Il getto d'acqua abbracciò tutto il corso, largo oltre venti metri.

" Il Comune di Roma ha già ordinato tre di queste macchine: il nostro Comune proseguirà negli esperimenti per constatare l'opportunità finanziaria della sostituzione di queste inaffiatrici automobili a quelle a trazione animale ".

Aggiungiamo che a Milano per l'inaffiamento delle strade percorse da tramvie elettriche si fa uso di speciali carrozzoni tranviari.

Vangelizzazione in automobile. — Leggiamo nell'*Observer* che allo scopo di predicare il vangelo, il pastore della Chiesa riformata S. Delattre di Roanne, e il pastore Santon, della Chiesa battista, di Parigi, hanno visitato in automobile i dipartimenti della Loire, del Rodano, dell'Allier, della Saône et Loire, per un raggio di circa novanta miglia. In una lettera al suo amico rev. S. Monnier, il Delattre scriveva recentemente: " Per circa due mesi dal nostro automobile abbiamo potuto predicare il vangelo nei mercati, di paese in paese, di fiera in fiera, distribuendo migliaia di opuscoli e vendendo non meno di 2600 copie del Nuovo Testamento... Nulla è più interessante di questa specie di propaganda evangelica. Generalmente cominciamo con una copiosa distribuzione di opuscoli e libri, poi ha luogo il discorso... Gli uditori sono in generale seri e attenti, gli schernitori assai rari. "

Wagner e gli automobili. — Annunziano dalla Germania che gli eredi di Riccardo Wagner hanno ottenuto dall'autorità giudiziaria una sentenza di condanna contro una nota fabbrica di automobili, la quale aveva imposto il nome *Parsifal* ad un nuovo tipo di vettura.

Il padre di tutti i diavoli. — Il signor Carlo Glidden, ricco americano, compì di recente una gita automobilistica a Suwa, nelle isole Fidj. Quegli indigeni, che non avevano mai visto un automobile, e che ne ignoravano persino l'esistenza, battezzarono la macchina meravigliosa col nome di *padre di tutti i diavoli*.

AREONAUTICA

Aeronave "Italia„ del conte Almerico da Schio.

Almerico da Schio è un patrizio d'antica data. Nato a Vicenza, vive nella sua città nativa gran parte dell'anno, abitando un palazzo gotico, la « Cà d'oro », che è un gioiello di poesia: qualche mese lo passa a Schio, ove copre varie cariche pubbliche, così come a Vicenza.

E pur non è più giovane, malgrado le apparenze: più vicino ai 70 anni che ai 60: e non ne dimostra che 50! E' membro effettivo del R. Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti e socio corrispondente della R. Deputazione Veneta di storia patria: per di più è presidente (succeduto ad Antonio Fogazzaro) di quella gloriosa vicentina Accademia Olimpica a cui si deve il teatro omonimo, meravigliosa costruzione di Andrea Palladio. Almerico da Schio è meteorologo di valore e fu alpinista coraggioso.

Ma gli studî ed i pensieri suoi da vent'anni sono rivolti di preferenza al problema della navigazione aerea: e furono così entusiastici e così tenaci che venne il giorno

Aeroscalo da Schio.

di osare: e furono così coscienziosi e così geniali che la prova in aria, eseguita a Schio nello scorso mese, ebbe esito soddisfacente.

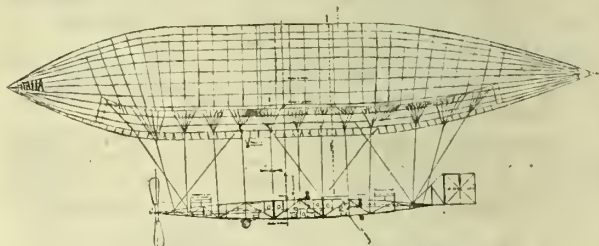
L'aeronave da Schio costò 60 000 lire: pesa poco meno dell'aria che sposta; quindi non ha molta forza ascensionale, così che un ragazzo la può tener frenata.

La navicella è formata di tubi vuoti, d'alluminio, congiunti senza saldature e rassodati da tiranti in acciaio. E' profonda quasi un metro, appuntita a poppa ed a prua, divisa in 14 campate, capace di 4 aeronauti. E' lunga 17 metri. Nel mezzo è il motore Bucher di 12 cavalli, che aziona l'elice Tatin del diametro di metri 4,50. Questo è a prua: onde non ispinge, ma trascina l'aeronave.

Non può funzionare con velocità maggiore di 300 o 400 giri per minuto: altrimenti formerebbe il vuoto intorno a sè e non utilizzerebbe più l'aria. La navicella è fornita inoltre di due aeropiani orizzontali girevoli di 10 m. q. e di chiglia e timone di m. q. 5,50. Poggia su tre ruote che permettono di manovrarla sul terreno in ogni direzione.

L'aerostato è in seta verniciata ed ha la forma di un sigaro Avana. Il diametro massimo è di 6 metri: è lungo 39 metri: la superficie è di 716 m. q.; il volume di m. c. 1208 ed il peso di 200 chg. Sull'aerostato è una gualdrappa di 357 m. q., del peso di 55 chg., dalla quale partono le funi a cui, quattro metri più sotto, è appesa la navicella.

L'aeronave da Schio non ha bisogno per innalzarsi ed abbassarsi di caricare o di scaricare zavorra o di far getto di gas; a queste manovre bastano gli aeroplani in seta. Se sono inclinati in guisa che il vento batta sul lato inferiore, l'aereonave si alza: se son piegati in modo che il vento batta superiormente, l'aeronave s'abbassa.

Col motore attuale la velocità è di 30 chilom. all'ora. Potrà stare in aria quattro o cinque ore ed elevarsi a 1500

Aeronave "Italia„. — Rappresentazione geometrica.

metri, mentre i Lebauby non salirono oltre i 20 metri. Altra particolarità dell'aereonave *Italia* è rappresentata dalle piccole dimensioni dell'aerostato, che il conte da Schio giudica a lungo andare diverrà, coi progressi della scienza aereonautica, affatto inutile.

Non per questo il da Schio crede di avere risolto a pieno il problema della navigazione aerea; ma solo è convinto di aver fatto fare a questo un grande passo in avanti verso la soluzione.

La mattina del 3 luglio, alle ore 6,45 si effettuava la partenza sul cavo, in direzione sud-est, con l'intendimento di eseguire un giro completo attorno al Cimitero Nuovo. Compiuto il giro e constatato il perfetto funzionamento dei varî organi, l'*Italia*, staccatasi dal cavo, si spinse fino sul Timonchio, a valle del ponte della ferrovia. Il ritorno si compì senza inconvenienti di sorta, con rotta costante, giungendo al punto preciso di partenza alle ore 7,35. In questa manovra, che si può ritenere quella di maggior durata fino ad ora e la più completa, si ebbe una lusinghiera conferma del perfetto funzionamento dell'aereonave.

Chi vuole saperne di più veda il recente opuscolo di Almerico da Schio dell'aeronave *Italia* (relazione con tre tavole, aprile 1905; Schio, Marin, 1905).

Certo è che non si devono confondere coi soliti voli aerei a base di *réclame* e di gran cassa, ed a scopo di spettacolo, questi esperimenti del da Schio, che hanno una seria base scientifica, frutto di lunghi e notevoli studî.

Terminologia areonautica.

On. Redazione,

Nel numero di gennaio della *Rivista,* descrivendo i più recenti progetti italiani di palloni dirigibili, l'ing. E. Magrini dà la terminologia scelta dal Congresso internazionale di aereonautica tenutosi a Parigi nel 1889, sotto la presidenza dell'illustre prof. Janssen.

Mi permetto osservare a questo proposito che i principali termini adottativi furono precisamente i seguenti: *aérostat, aéronat, aéroplane, hélicoptère, aviation,* e che nella traduzione italiana niente impedisce che queste parole diventino *ae*rostato, *ae*ronave, *ae*roplano, elicoptero, *av*iazione, anzi bisogna appunto che si scrivano così per le ragioni portate dai deliberati del congresso di Parigi.

Potete prendere qualunque opera classica sull'argomento, sia francese che tedesca, inglese od italiana, e vedrete che le suddette parole, come pure gli aggettivi da esse derivati (p. es., aeronautique, aeronautisch, aërial, aereo), sono sempre scritti così, cioè colla radice *ae*.

Sono quindi errate le voci da voi riportate; e lo stesso rimarco può farsi a quasi tutti i giornali italiani, che le trascrivono errate da pubblicazioni estere, ove sono molto spesso scritte scorrettamente.

Avete detto voi stessi che sta bene intendersi curando la massima esattezza nello scrivere i vocaboli stranieri, ed anche i nostrani, specialmente quelli geografici; perchè non potrebbe dirsi lo stesso dei termini tecnici in aeronautica?

Pordenone, 1905.

CARLO CADELLI
socio del T. C. I.

CONSULENZA LEGALE

GIUDICATI TURISTICI.

MOTOCICLISTA E MULO

Non è responsabile penalmente il motociclista che per non essersi fermato all'adombrarsi di un mulo attaccato ad un carro, sia stato causa indiretta della morte del carrettiere.

Sentenza del Tribunale di Teramo, 7 settembre 1904, nella causa a carico di Trifoni Costanzo di Domenico, d'anni 24, di Giulianuova, imputato del delitto previsto dall'art. 371 p. p. C. P., per avere per imprudenza e per inosservanza dei regolamenti (art. 7 lettera *c* del regomento relativo alla legge sui velocipedi del 16 dicembre 1897, n. 540), cagionata la morte di Spinelli Massimantonio fu Serafino. Reato avvenuto in quel di Corropoli, contrada Ripoli, nel 9 luglio 1903.

Il P. M. ha chiesto assolversi l'imputato per non provata reità.

Ritenuto che, a dì 9 luglio 1903, in agro di Corropoli, mentre Spinelli Massimantonio seguiva la sua carretta tirata da un mulo, che transitava in mezzo alla strada provinciale, ad un tratto, di dietro la carretta, s'intese il rumore di una bicicletta a motore spinta dal giudicabile Trifoni Costanzo. A quel rumore la mula si mise a correre all'impazzata, e lo Spinelli raggiuntala, cercò, ma indarno, di trattenerla con le redini; venutegli meno le forze, cadde bocconi per terra rimanendo investito dal carretto e riportando gravi lesioni all'addome.

Il Trifoni intanto, senza punto fermarsi, proseguì oltre nella sua corsa, voltandosi solo di tanto in tanto, quando ebbe oltrepassato la vettura. La teste Innamorati Carmela, presente all' investimento, non udì, prima che la motocicletta passasse, alcun segnale di allarme da parte del Trifoni, e lo Spinelli ebbe a dichiarare che fece cenno a costui di fermarsi, quando si avvide che la mula al rumore si spaventava.

Lo Spinelli, in conseguenza delle lesioni riportate, moriva il dì 12 luglio 1903.

A seguito dell'istruttoria, il Trifoni, con citazione diretta, veniva rinviato al giudizio di questo Tribunale per rispondere dell'imputazione a lui ascritta come in rubrica.

Considerato che in base alle risultanze dibattimentali, e specialmente sul deposto dell'Innamorati Carmela, prospettato come innanzi il fatto, non ravvisa gli estremi dell'omicidio colposo, non potendo la propria generare l'altrui colpa, nè l'operato dell'uno colpire indirettamente quello dell'altro, giacchè in materia penale la colpa deve essere una forza causante e non concorrente e non si punisce che la colpa diretta; — causa diretta dell'investimento fu lo stesso Spinelli, il quale trovandosi tra la siepe che fiancheggia la via e la carretta, imprudentemente tentò di frenare con le redini il mulo spaventato dal rumore della motocicletta; mentre il Trifoni ne fu solo causa indiretta. Questi avrebbe dovuto facilmente prevedere l'investimento, anche per le deboli forze dello Spinelli, vecchio a settant'anni, e fermarsi; avendo invece proseguito oltre, indirettamente concorse alla morte dello Spinelli medesimo.

Il che se non raggiunge l'estremo della colpa delittuosa, dà luogo però all'*actio de damno dato* (art. 1151 del C. C.), salvo al magistrato competente lo statuire se la colpa dello Spinelli elida od attenui quella del Trifoni.

Egualmente non può sostenersi l'infrazione alla legge sui velocipedi, essendo risultato che il giudicabile non andava a corsa veloce, perchè trovavasi in salita.

Premesso quanto sopra, deve dichiararsi non farsi luogo a procedimento penale contro il Trifoni Costanzo pel fatto da lui commesso, non costituendo a termine di legge reato, salvo alla parte lesa l' esperimento dell'azione civile, se e come per legge.

Per questi motivi. Il Tribunale, visti gli art. 393 e 6 del C. P. P.,

Dichiara non farsi luogo a procedimento contro Trifoni Costanzo pel fatto da lui commesso, non costituendo a termine di legge reato, salvo alla Mioli Giuseppa l'esperimento dell' azione civile, se e come per legge.

P. S. Vive grazie al prof. Eugenio Battisti, console del T. C. I., che ebbe la gentilezza di mandarci questa interessante sentenza.

VELOCIPEDI CONDOTTI A MANO.

Non sussiste contravvenzione nel condurre a mano all'Ufficio metrico una bicicletta priva del contrassegno dell' annata in corso, quand' anche non sia resa inservibile.

Sentenza 21 giugno 1905 del pretore di Monza avv. Ceccon nel processo contro Lombardi. difeso dall'avv. Luigi Canesi.

Lombardi Dante il 6 marzo 1905, a mezzo di Ponti Luigi, fanciullo sui dodici anni, fece condurre a mano dalla sua abitazione situata in via Lecco di Monza all'Ufficio municipale una bicicletta per l'applicazione del contrassegno della tassa per l'anno 1905, quando, uscito che fu dalla porta d'ingresso a questo per recarsi, dietro indicazione avuta dal custode Valsecchi all'Ufficio tasse comunali, avente ingresso separato, venne fermato dai vigili urbani Pennati Pietro e Giovenzana Giuseppe e dichiarato in contravvenzione agli articoli 5 e 11 della legge 22 luglio 1897, n. 318.

Ora, dato tale fatto in ogni sua parte confermato, e quindi che il prevenuto fece condurre a mano la bicicletta, e che sua intenzione era quella di portarla per l'apposizione della voluta targhetta, non crede il giudicante che sussista a suo riguardo il reato addebitato.

Infatti, stabilito che il Lombardi non ebbe ad usare, nè prima, nè all'atto della elevatagli contravvenzione, della bicicletta, e ciò perchè la faceva condurre a mano da altra persona, per sè stessa incapace di servirsene, vien meno il substrato di quella, e cioè: l'uso su aree pubbliche di un velocipede sfornito del prescritto contrassegno; locuzione questa la quale, sia per il senso fatto palese dallo stesso significato della parola, sia per l'intenzione che ebbe il legislatore nel dettarla, non può essere interpretata che nel senso, che, perchè il fatto contravvenzionale sussista, *è necessario l'effettivo uso del velocipede su pubbliche aree*, e cioè che del medesimo il possessore, servendosi della sua forza fisica e muscolare, *realmente ne usi come mezzo di locomozione*.

E poi, sempre ammesso che il possessore della bicicletta non ne faccia uso nel vero significato in cui questa parola è usata, ma la conduca a mano, in qual modo si potrebbe dare esecuzione alla legge, e provvedere alla relativa bollatura di tutti i velocipedi degli utenti, se non fosse lecito che costoro si recassero in persona od a mezzo di un loro incaricato, dopo la pubblicazione del ruolo prescritto dall' art 4 della legge, dal verificatore dei pesi e misure, delegato all'apposizione del contrassegno? Il ruolo quando è pubblicato diventa obbligatorio per i singoli utenti, quindi *non si può supporre che sia vietato a costoro*, qualora non agiscano contro il disposto della stessa legge, *di attenersi alla dovuta osservanza, anche senza rendere inservibile la stessa bicicletta*.

Inoltre nel fatto suesposto vien meno la volontà nel prevenuto di commettere il detto reato, anzi egli dimostrò di agire in modo di questo evitare. Perchè, se è vero che per l'art. 45 cap. cod. pen. « nelle contravvenzioni ciascuno risponde della propria azione od omissione, ancorchè non si dimostri che egli abbia voluto commettere un fatto contrario alla legge », pur tuttavia — giusta la relazione ministeriale al Codice penale, la dottrina e la giurisprudenza, come anche recentemente ebbe a giudicare la Cassazione in data 12 gennaio 1904, rel. Locci-Selis, ricorrente La Corte — la presunzione che milita contro il contravventore, non è *iuris et de iure*, ma *iuris tantum*. Cosicchè, avendo quegli pienamente provato la mancanza in lui di qualsiasi intenzione di contravvenire alla legge, inesistente è a dirsi il reato stesso addebitatogli.

Per questi motivi, veduti gli art. 4, 5, 11 della legge 22 luglio 1897, n. 318, 45 Cod. pen., 342 e 343 Cod. proc. pen.,

Giudica non farsi luogo a procedimento contro Lombardi Dante per la contravvenzione ascrittagli per inesistenza di reato, ordinando la restituzione del deposito di L. 20 da lui eseguito.

P. S. Richiamo quanto già ebbi a scrivere sullo stesso argomento nella *Rivista* dell'aprile, maggio e giugno p. p.; e mi compiaccio che questa sentenza dica chiaro e tondo non essere punto necessario che il velocipede sia reso inservibile.

VELOCIPEDI E BANCHINE.

I passaggi laterali delle strade, volgarmente detti banchine, non sono interdetti ai velocipedi, anche quando vi sia la scritta « passaggio riservato ai pedoni ».

Il socio signor Luigi Zuccoli, console del T. C. I. a Racconigi, ci scrive che nel processo contro il sig. dott. Dominici Antonio di Carmagnola, imputato:

I. del reato previsto e represso dagli art. 2, 3, 4 del regolamento per la circolazione dei velocipedi nel territorio di Carmagnola, e 200 testo unico della legge comunale e provinciale 4 maggio 1898, n. 164, e 45, 102 del regolamento di polizia stradale 8 gennaio 1905, n. 24, per essere stato sorpreso in territorio di Carmagnola il 24 marzo 1905, verso le ore 16,30 a percorrere, montando una bicicletta, il passaggio laterale della strada, che da Carmagnola conduce al Borgo S. Bernardo, passaggio riservato al soli pedoni, come è reso manifesto da apposite scritte fatte apporre dall'Autorità municipale ai due lati d' ingresso del viale stesso;

II. del reato previsto e represso dall'art. 434 Cod. penale, per avere nelle suesposte circostanze di tempo e luogo, trasgredito all'ordine legalmente datogli dal capo delle guardie municipali del comune di Carmagnola, Vacis Ugo, di discendere dalla bicicletta e di non percorrere il passaggio riservato ai pedoni, rispondendo che la strada era brutta, e che passava fin che voleva, proseguendo difatti di corsa il suo cammino.

Il pretore avv. conte Radicati di Primeglio dichiarava non farsi luogo a procedimento per inesistenza di reato.

P.S. Si capisce che le ragioni saranno state analoghe a quelle già magistralmente svolte dal pretore di Lodi (v. *Rivista* 1902, agosto, pag. 280), nonchè dal pretore di Bergamo (v. *Annuario* 1903, vol. II, pag. 56), e da altri; e basano sulla retta interpretazione degli articoli 1, 5 e 6 del regolamento 16 dicembre 1897, n. 540, e 106 del regolamento 8 gennaio 1905, n. 24.

VELOCIPEDI — CERTIFICATI DI DENUNZIA.

Non è necessario che il certificato venga prodotto al momento stesso in cui il ciclista è fermato da un agente.

Sentenza 30 dicembre 1904 del pretore del mandamento I di Udine, avv. Fantuzzi, nella causa penale contro Piccinini Guido di Francesco, difeso dall'avv. Ermete Tavasini, imputato di contravvenzione all'art. 11 della legge 22 luglio 1897, n. 318, perchè nel 17 novembre 1904, in Udine, faceva uso in aree pubbliche di una bicicletta sprovvista di targa comprovante il pagamento della tassa pel 1904.

In esito all'odierno dibattimento, sentito il P. M. nelle sue conclusioni, il difensore ed il contravventore, che ebbe l'ultimo la parola.

Attesochè è risultato al dibattimento provato che nel giorno 17 novembre 1904 l'imputato fu colto dai vigili qui in Udine sulla pubblica via, mentre faceva uso di una bicicletta sprovvista della targa comprovante il pagamento della tassa.

Attesochè risultò anche stabilito che l'imputato, appena fermato dai vigili, dichiarò che la bicicletta era nuova e ch'egli ne aveva fatta regolare denuncia al sindaco di Moruzzo, luogo di sua residenza, il quale anzi gli aveva rilasciato il certificato di avvenuta denuncia, di cui all'art. 5 della legge 22 luglio 1897, in data 4 novembre 1904, ma ch'egli non lo teneva sulla persona, avendolo dimenticato a casa.

Attesochè ad onta di tale dichiarazione e ad onta che più tardi l'imputato producesse il certificato nel locale Ufficio municipale, fu denunciato lo stesso per contravvenzione all'art. 11 della legge.

Attesochè questi fatti al dibattimento rimasero provati per le dichiarazioni del giudicabile e per le deposizioni del vigile verbalizzante, assunto come teste.

Attesochè all'udienza l'imputato dichiarando quanto sopra dimise anche una ricevuta in data 4 novembre 1904 del negoziante di velocipedi Teodoro De Luca, da cui risulta che effettivamente in tal giorno l'imputato acquistò una nuova bicicletta, e il sopra citato certificato di denuncia del sindaco di Moruzzo pure in data 4 novembre 1904.

Attesochè stando i fatti come sopra furono esposti, il pretore ritiene che l'imputato non possa essere ritenuto responsabile della contravvenzione ascrittagli, imperocchè avendo egli dimostrato col dimesso certificato del sindaco a lui intestato di avere denunciata la macchina, provò di avere ottemperato a tutte le prescrizioni della legge.

Attesochè qualora l'imputato fosse condannato, lo si verrebbe a punire non perchè egli mancasse del certificato prescritto dall'articolo 5 della legge, perchè la sua bicicletta ne era regolarmente coperta, ma pel fatto ch'egli non teneva il certificato stesso sulla persona, e ciò sarebbe manifestamente ingiusto e fiscale perchè la legge non dice affatto che il certificato debba essere prodotto proprio al momento in cui gli agenti fermano l'individuo che fa uso della macchina, ma dice solo che si rende contravventore chi non produce il certificato senza precisazione di tempo, ciò che fa credere che il documento possa essere prodotto anche dopo.

Attesochè avendo l'imputato, benchè in ritardo, prodotto il certificato e dimostrato in tal modo pienamente che non ebbe a contravvenire alla legge, il pretore non può pronunciare a suo riguardo una sentenza di condanna perchè nessun fatto egli commise che sia previsto dalla legge come reato.

Per tali motivi, il pretore, visto ed applicato l'art. 343 Cod. proc. penale,

Giudica.

Non farsi luogo a procedimento contro l'imputato per la contravvenzione a lui ascritta per inesistenza di reato.

La Corte di Cassazione di Roma, Sezione penale, ha pronunciato la seguente sentenza, in data 17 febbraio 1905, sul ricorso interposto dal Pubblico Ministero contro la sentenza 30 dicembre 1904 del pretore di Udine che dichiarava non luogo a procedere a carico di Piccinini Guido, imputato di contravvenzione alla legge sui velocipedi.

Visti gli atti, la sentenza denunciata ed il ricorso;

Sentita la relazione fatta dal consigliere cav. Fontana, il difensore avv. Persico;

Sentito il P. M. che ha chiesto il rigetto, cav. Pagliano.

Ritenuto che Guido Piccinini venne denunciato e portato al giudizio del I Mandamento di Udine quale contravventore all'art. 11 della legge 22 luglio 1897, n. 318, sui velocipedi, perchè nel 17 novembre 1904 fu sorpreso dalle guardie urbane, mentre faceva uso su aree pubbliche di quella città di una bicicletta sprovvista della targa comprovante il pagamento della tassa per l'anno stesso e non produsse immediatamente il certificato di denuncia ossia di presentazione del velocipede pel pagamento della tassa al verificatore, il quale ai sensi dell'art. 5 della legge citata, è tenuto a rilasciarlo in prova dell'eseguita applicazione del prescritto contrassegno, ma, poichè l'imputato al giudizio produsse quel certificato ch'egli aveva già dichiarato agli agenti di possedere, avente la data del 4 novembre suddetto, anteriore cioè di 13 giorni alla sorpresa, il pretore dichiarò, con sentenza del 30 dicembre, non farsi luogo a procedimento per inesistenza di reato, sulla considerazione che nessuna disposizione imponga la presentazione del certificato in discorso all'atto in cui il ciclista è colto mentre usa della macchina tuttora sprovvista del contrassegno, e che perciò, se anche in tal caso si pronunciasse la condanna dell'utente del velocipede, si verrebbe a punire, non già la mancanza del certificato, ma il solo fatto che il ciclista non lo teneva sulla persona nel momento in cui montava la macchina, ciò che sarebbe un'esorbitanza inammissibile nell'applicazione segnatamente d'una legge fiscale.

Ritenuto che il rappresentante del P. M. presso la mentovata pretura domanda l'annullamento della surriferita sentenza per violazione degli articoli 5, 10, 11 della legge succitata, nonchè dell'art. 4 della circolare 31 gennaio 1900 n. 10649, 1849, intesa, oltre che a spiegarne lo spirito, ad evitare le frodi della tassa che si potrebbero commettere facendo valere un unico certificato a coprire due biciclette quando chi lo ha ottenuto lo prestasse ad altro ciclista che, usando pur esso altra macchina sprovvista della targa di contrassegno, potesse presentarlo agli agenti, salvo poi al possessore vero, che lo prestò, di riprenderlo e produrlo più tardi per conto suo.

Il certificato, dice il ricorrente, tenendo luogo della targa, copre la bicicletta, non il ciclista; ed è perciò che dev'essere presentato all'istante in cui questi sia sorpreso e ne venga richiesto.

Considerato che, per quanto si potesse ritenere confacente allo scopo e quindi consentaneo alla ragione della legge l'obbligo nell'utente in aeree pubbliche d'un velocipede sfornito del prescritto contrassegno, di presentare immediatamente a qualunque richiesta delle guardie municipali o d'altri agenti della pubblica forza il certificato di denuncia rilasciato dal verificatore, perchè ciò verrebbe indubbiamente ad impedire le possibili frodi della tassa dovuta, di maniera che, se una disposizione regolamentare vi fosse ad imporlo (poichè nella legge non se ne trova neppure un cenno) non sarebbe a dirsi esorbitante dal virtuale contenuto di questa, epperò dovrebbesi ritenere obbligatoria per effetto della pubblicazione che l'avrebbe resa legalmente nota alla generalità dei cittadini; ciò nullameno, mancando essa così nella legge, come nel regolamento, di cui ebbe incarico espresso il Governo (articolo 14) per stabilire le norme di esecuzione della legge medesima, non è lecito ritenere quell'obbligo per semplice sottointeso; imperocchè qualunque imposizione restrittiva della libertà onde possa essere munita di sanzione penale, deve trovarsi espressa non solo, ma eziandio venire portata nei debiti modi a pubblica notizia sicchè nessuno possa legittimamente allegarne l'ignoranza.

Considerato, ciò posto, che la sola disposizione riguardante i doveri dell'utente d'un velocipede non fornito del detto contrassegno, essendo quello dell'art. 11 della legge, la quale ingiunge di produrre il certificato del verificatore senza poi indicare nè il dove nè il quando di siffatta produzione, ben può un cittadino possessore del detto certificato, e quindi sicuro di poterlo produrre, occorrendo, a sua giustificazione, credersi autorizzato a non portarlo sempre addosso nel montare il suo velocipede per avventura mancante del contrassegno, salvo poi a farne la produzione se chiamato innanzi l'autorità competente per giustificare l'eseguito pagamento della tassa.

Nè conseguentemente occorre avvertire come una semplice circolare ministeriale portante istruzione di ordine interno sia destituita pel pubblico d'obbligatorietà.

Per questi motivi.

La Corte rigetta il ricorso interposto dal P. M. contro la sentenza del pretore di Udine 30 dicembre 1904.

NB. — Mentre consigliamo i ciclisti a portare sempre con sè il certificato di denunzia quando usano della bicicletta non ancora bollata, non possiamo a meno di segnalare la benigna interpretazione delle due sopracitate sentenze.

Sorvolando su qualche errore di penna che può essere intervenuto nelle motivazioni della sentenza della Corte di Cassazione, è poi con vero piacere che notiamo in questa l'ultimo periodo, in cui è chiaramente misconosciuto ogni valore alle circolari, e con esse alle normali, note, dispacci e simili che pullulano ogni giorno dai Ministeri ed a cui vorrebbesi dare forza di legge a tutto discapito dei cittadini, senza le dovute garanzie.

Avvertenza.

A proposito di note, dispacci e simili, avviso che *con dispaccio* 30 marzo 1905, n. 60459 (trasmesso dall'Intendenza di Finanza di Milano al Procuratore del Re con nota 13 maggio 1905, n. 7861) il Ministero delle Finanze, premesso che va sempre più aumentando il numero dei ciclisti sorpresi con contrassegni manomessi, i quali sono spesso di furtiva provenienza, e che i prefetti si sono dichiarati incompetenti ad appurare i fatti che hanno potuto determinare la manomissione, ha stabilito che, per meglio reprimere le frodi, si debba lasciare l'indagine sulla sussistenza o meno del dolo all'azione del magistrato, che dispone di mezzi più efficaci per l'accertamento della verità, e che perciò in ogni caso in cui trattisi di contravvenzione alla legge sui velocipedi per *manomissione di targhette*, debbansi i verbali relativi trasmettere all'autorità giudiziaria, *e ciò anche quando la parte siasi rimessa alla decisione amministrativa.*

Aggiungo che, per quelli che si sono rimessi alla decisione amministrativa, l'autorità giudiziaria, quando si convinca non esservi gli estremi della frode o d'altro delitto, rimanda con semplice ordinanza gli atti all'autorità amministrativa per la decisione sulla contravvenzione.

Questa quanto meno è la giurisprudenza tenuta dall'ill.mo signor Pretore urbano di Milano, ed è lodevolissima in quanto rispetta l'articolo 12 della legge 22 luglio 1897, n. 318, e non obbliga il semplice contravventore ad eventuali maggiori spese (per tassa di sentenza, ecc.) che non siano quelle stabilite dall'art. 11 della ora citata legge.

Il Capo consulente legale
Avv. BERNARDO GARBATI.

Vidimazione delle tessere per il transito della frontiera.

Rinnoviamo qui la preghiera ai soci interessati di attenersi strettamente alle norme sottosegnate allorquando trasmettono alla sede, per la vidimazione, la tessera che deve servire per il transito in bicicletta (o motocicletta) alle frontiere in esenzione di deposito o pel riconoscimento personale.

Nel primo caso la tessera deve portare i seguenti dati, *nessuno escluso:*

Generalità del titolare: Nome, professione, domicilio, fotografia, firma autografa.

Generalità della macchina: Genere (bicicletta o motocicletta), marca di fabbrica, numero originale, peso.

Qualora la tessera debba servire solo per la facilitazione accordata ai nostri soci dalla posta e dagli affiliati del Touring, la vidimazione avrà luogo ove siano riportati tutti i dati sopradetti, tranne quelli che si riferiscono alla macchina, in luogo dei quali apporremo l'indicazione: *Per riconoscimento personale.*

Nel ritornare al Touring la tessera per la vidimazione occorre unire L. 0,12 per spese postali d'invio raccomandato in Italia, L. 0,30 per l'Estero.

Dazi doganali.

Col disegno di legge presentato alla Camera dei deputati il 6 giugno scorso e approvato anche dal Senato, è stata modificata la tariffa generale dei dazi doganali con l'aggiunta di una voce 182-*bis*, così formulata:

Vetture da strade comuni, automobili, del peso:

1° di chg. 500 o meno. Dazio di entrata ciascuno L. 200.

2° di più di 500 fino a 1000 chg. Dazio di entrata ciascuno L. 400.

3° di più di 1000 chg. Dazio di entrata ciascuno L. 600.

Comunicati e notizie del Touring

Elenco dei premî per le feste del decennio.

Ricompense a Reparti V. C. A.

Gara di tiro collettivo dei Volontari Ciclisti Automobiiisti. 1. Premio l'eccellenza, grande medaglia d'oro: Brescia, punti 108; 2. Id. id. An ona, punti 103; 3. Id. id. Pisa, punti 101.

Medaglia d'oro media: Cremona, punti 100.

Medaglia d'oro piccola: Ferrara, punti 99; Torino, punti 98; Besozzo, unti 97; Bologna, punti 97; Verona, punti 96; Novara, punti 95; Busto rsizio, punti 95.

Medaglia d'argento grandissima: Varese, punti 92.

Medaglia d'argento grande: Milano, punti 88; Cuneo, punti 87.

Medaglia d'argento: Savona, punti 78; Lecco, punti 75; Somma Lomardo, punti 74; Genova, punti 74; Gallarate, punti 73; Livorno, punti 73; Como, punti 71.

Medaglia di bronzo commemorativa: Treviglio, Fagnano Olona, anremo, Napoli, Parma, Pallanza, Palermo, Sondrio, Bergamo, Alesandria.

Ricompense a Società, Consolati, Gruppi ecc.

Fuori concorso. Medaglia d'oro di benemerenza e Diploma di fuori oncorso: Casalbuttano, Società Sport; Genova, Veloce Sport; Novara, ocietà Ginnastica e Scherma.

Concorso di Turismo. — Giudicato della Giuria. — Premio d'eccelenza: Grande medaglia del Comune di Milano e medaglia d'oro della Commissione: Verona, Unione Ciclistica Veronese e Battaglione Volonari Ciclisti Automobilisti, uniti.

Medaglia vermeille e diploma: Alessandria, Società Touring ed Audax iunite; Firenze, Sezione Audax; Vercelli, Unione Sportiva Vercellese.

Medaglia d'argento e diploma: Alessandria, Touring Club Ciclisti Alessandrino; Breganze, Club Çiclistico; Cuneo, Società "La Rola,,; Genova, Società Goffredo Mameli; Napoli, Gruppo T. C. I.; Parma Seione Audax; Rivoli, Sport Club; San Remo, Unione Sportiva S. Renese; Savona, Società T. C. I. e Audax riunite; Vercelli, "Pro Vercelli,,.

Medaglia di bronzo e diploma: Sezione del Routier Italiano; Luzara, Club Ciclistico.

Assegnazioni della Commissione. — Medaglia vermeille; Firenze, Ciclo Alpini; Genova, Audax; Pescara, Società Aternum,

Medaglia d'argento: Asti, Unione Sportiva Astigiana; Borgomanero, Unione Ciclistica: Brescia, Audax; Calcinato, Società Sportiva; Cantù, Club Ciclistico Canturino; Casalmonferrato, Unione Sportiva Casalese; Cerea, Veloce Club; Como, Audax Italiano, Società Ciclistica Comense, Moto Club, Società Canottieri "Lario,,; Desenzano sul Lago, Pro Raetia Italica; Este, Unione Ciclistica; Foligno, Club Ciclistico; Goizia, Ciub Ciclistico Popolare; Genova, Società Ligure C. Colombo, Società Andrea Doria; Locarno, Veloce Club; Lugano, Unione Sportiva; Mondovì, Unione Sportiva; Montebelluna, Società Turistica; Mori, Unione Ciclistica; Padova, Pro Touring; Pordenone, Unione Ciclistica; Reggio Emilia, Veloce Club; Soresina, Società Ciclo-Fanfara Soresinese; Stroppiana, Club Ciclistico; Trento, Società Rododendro: Varese, Club Ciclistico; Verona, Veloce Club; Voltri, Società Sport Mameli.

Medaglia di bronzo: Alessandria, Circolare Velocipedisti: Andorno, Pro Sport; Arco, Veloce Clnb Olivo; Asti, Audax; Balzola, Veloce Club; Bellinzona, Velo Club; Bergamo, Società Ciclistica V. E. III; Besozzo, Audax; Biella, Unione Sportiva; Brescia, Leonessa d'Italia; Casalmonferrato, Routier Italiano, Audax; Casalpusterlengo, Società Ciclistica Casalese; Casorate Sempione, Società Ciclistica; Cassano d'Adda, Unione ciclistica Cassanese; Castelleone, Club Ciclistico; Cernobbio, Società Sportiva "Savoia,,; Chiari, Unione Sportiva; Chiasso, Velo Club Audax, Audax; Como, Società Sportiva Costantia, Routier Italiano, Eurek Ideal; Corbetta, Velo Sport; Cornuda, Società Ciclistica Cornuda; Fagnano Olona, Società Ciclistica; Firenze, Routier Italiano; Genova, Club Velocipedistico Doria; Giussano, Sezione Ciclistica Società M. S. Operai; Gorgonzola, Club Ciclistico; Gorizia, Routier Italiano; Gozzano, Sport Club; Imola, Unione Ciclistica; Incino Erba, Società Eupili; Lonato, N li Recedere; Luino, Velo Club; Magenta, Velo Club; Mariano Comense, Club Sportivo; Mede, Ginnastica Sportiva; Melegnano, Unione Ciclistica; Monza, Forti e Liberi, Velitas; Modena, Società Ginnastica Fratellanza; Morbegno, Unione Ciclistica; Montichiari, Società Ciclistica; Palazzolo sull'Oglio, Club Ciclistico; Parma, Auto Veloce Club; Pavia, Audace Club; Sampierdarena, Sezione Audax; Saronno, Unione Ciclistica; Sartirana, Unione Sportiva; Seregno, Unione Sportiva; Sestri Ponente, Sestri Veloce; Somma Lombardo, Unione Ciclistica; Sondrio, Sezione Audax; Torino, Sporting Club, Routier Italiano; Vedano Olona, Club Ciclistico; Vittorio Veneto, Club Sportivo Vittorio.

Concorso Fanfare.

Sfilata. — Cinque Grandi Premi, Grandi Medaglie ufficiali del Comune di Milano: Fanfare di Cerea, Vercelli (Unione Sportiva), Brescia, Acqui, Stroppiana. — Medaglia d'Argento: Fanfare di Borgomanero, Cantù, Casalmonferrato, Casorate Sempione, Cassano d'Adda, Lugano, Magenta, Sanremo, Soresina, Varese, Verona.

Mostra del ciclo e dell'automobile.

Primo premio L. 100, Fanfara di Cerea — Secondo premio L. 75, Fanfara di Vercelli (Unione Sportiva) — Terzo premio L. 50, diviso fra le Fanfare di Brescia (Leonessa d'Italia) e Magenta (Velo Club).

Consolati del Touring.

Medaglia d'Oro: Ancona, Bologna, Casalbuttano, Como, Cremona, Genova, Napoli Roma. — Medaglia Vermeille: Acqui, Bergamo, Brescia, Firenze, Legnano, Novara, Reggio Emilia. Torino. — Medaglia d'Argento: Abbiategrasso, Asti, Borgomanero, Busto Arsizio, Cagliarl, Calcinato, Chiavari, Crema, Ferrara, Gallarate, Giussano, Lecco, Locarno, Lugano, Modena, Monza, Parma, Piacenza, Somma Lombarda, Stroppiana, Treviglio, Trento, Vercelli, Varese. — Medaglia di Bronzo: Arezzo, Bassano, Bordighera, Breganze, Faenza, Forlì, Genova, Livorno, Lodi, Lucca, Lugo, Montebelluna, Perugia, Pescara, Pisa, Prato, San Remo, Saronno, Seregno, Sestri Ponente, Siena, Treviso, Trieste, Vittorio Veneto.

Per la distanza.

Medaglia Vermeille: Cagliari Perugia. — Medaglia d'Argento: Arezzo, Bordighera, Bassano, Faenza, Firenze, Ferrara, Forlì, Iglesias, Livorno, Lucca, Lugo, Montebelluna, Pescara, Pisa, Prato, Rimini, San Remo, Sestri Ponente, Siena, Treviso, Trieste, Vittorio Veneto. — Medaglia di Bronzo: Acqui, Asti, Bergamo, Borgomanero, Brescia, Calcinato, Chiavari, Crema, Locarno, Lecco, Lugano, Modena, Novara, Parma, Piacenza, Reggio Emilia, Stroppiana, Torino, Trento, Treviglio, Varese, Vercelli.

Ebbero per numero e per distanza due Medaglie di Bronzo tramutate in una d'Argento i seguenti Consolati: Alassio, Albino, Alessandria, Bellinzona, Besozzo, Borgosesia, Castelleone, Casalpusterlengo, Carpi, Chiari, Concorezzo, Cuneo, Este, Desenzano, Gozzano, Incino Erba, Lonato, Luino, Mantova, Mendrisio, Mondovì, Morbegno, Mirandola, Palermo, Palazzolo, Pegli, Rapallo, Rivarolo, Rocchette Piovene, Rovereto, Savona, Sagliano Micca, Sondrio, Vicenza, Voghera, Voltri.

Gita al Sempione.

Medaglia d'Argento: Ai Consolati di Abbiategrasso, Acqui, Alessandria, Bologna, Brescia, Cagliari, Casalbuttano, Casalmonferrato, alla Società Ciclistica Comense, ai Consolati di Como, Concorrezzo, Crema, Cremona, Desenzano, Ferrara, Firenze, all'Audax di Genova, ai Consolati di Genova, Legnano, Lodi, Modena, Monza, Napoli, Piacenza, Reggio Emilia, Rimini, Romano di Lombardia, Roma, San Remo, Savona, Torino, Treviso, Vicenza.

Ricompense personali

a Capi Consoli, Consoli, Presidenti di Società, ecc. per organizzazioni di gruppi e squadre intervenute.

Medaglia d'Argento: 1. Acqui, Aimar Enrico C. 2. Alessandria, Avvocato Camillo Borasio; 3. Ancona, Riccardo Jona C. C.; 4 Bergamo Arch. Luigi Galizioli C. C.; 5. Bologna, Prof. Olindo Guerrini C. C.; 6 Bologna, Cav. Carlo Sandoni C.; 7 Brescia, Avv. Mario Tarenzi C. C. 8. Cagliari, Dott. Luigi Casotti C. C.; 9. Casalbuttano, Gino Usuelli C.; 10. Casalbuttano, Michele d'Allessandro, 11. Casalmonferrato, Avvocato Carlo Chigo; 12. Chiavari, Eugenio Musto C. C: 13. Como, Piero Ponci C. C.; 14. Como, Miro Masciadri Pres. S. C. C.; 15. Cremona, Cav. Prof. Franc. Cottarelli C. C.; 16. Cuneo, Cav. Tito Garelli C. C.; 17. Ferrara, On. Pietro Niccolini C. C.; 18. Firenze, A. Modigliani Rossi C. C.; 19 Firenze, Giovanni Urbini; 20. Genova, Alfredo De Barbieri C.; 21. Genova, Agostino Prada - Devoto Orazio; 22. Livorno, Ugo Bertelli C. C.; 23. Napoli, Luigi Arano C. C.; 24. Napoli, De Angelis Ing Giuseppe C; 25. Novara, Avv. Edgardo Garelli C.; 26. Novara, Francesco Morandi; 27 Palermo, Cav. Gius. Lanza di Scalea C. C.; 28. Perugia, Amedeo Rossi C.; 29. Pescara, Nicolo de Marinis, C.; 30. Roma, On. Brunialti comm. prof. Attilio CC.; 31. Roma, Lattes comm. ing. Oreste; 31. Roma, Rag. Fernando Trasatti C.; 33. Roma, Maganini comm. Arturo C.; 34. Rovereto, Zeffirino Vicentini C.; 35. Savona, Prof. Giuseppe Traverso C.; 36. Torino, Cav. Alfredo RostainC. C. 37. Trento, Rag. Guido Larcher C. C.; 38. Vercelli, Barbera Geometra Eugenio C. C.; 39. Verona, Presidente Unione Ciclistica; 40. Vicenza, Piovan Giulio C. C.; 41. Zurigo, Felice Moro C. C.

Medaglia di Bronzo: 1. Alassio, Carlo Binetti; 2. Albino, Carrara Ambrogio; 3. Alessandria, Rag. Alessandro Casabassa; 4. Alessandria, Carlo Cavanenghi; 5. Andorno, Alfredo Rappis; 6. Aquila, Avv. Ettore De Vincenti; 7. Arco, Ghidoni Giuseppe; 8. Arezzo, Squintani Carlo; 9. Asti, Prof. Luigi Ricci; 10. Asti, Rag. Alberto Reggiani; 11. Balzola, Rag. Luigi Toriiano; 12. Bassano, Pietro Bortignoni; 13. Bellinzona, Italo Farinelli; 14. Bergamo, Pietro Taramelli; 15. Bergamo, Roberto Magnani; 16 Besozzo, Dott. Emilio Rebuschini; 17. Bezzecca, Damiano Cis; 18. Biasca, Dott. Vittorio Montemartini; 19. Biella, Aristide Ramella; 20. Biella, Giovanni Ramasco; 21 Biella, Arturo Masserano; 22 Bologna, E. Bonesi - U Çentofanti; 23. Bordighera, Proc. F. G. Biancheri; 24. Borgomanero, Giuseppe Zerboni; 25. Borgomanero, Avvocato Carlo Monti; 26. Breganze, Giuseppe Milani; 27. Brescia, Enrico Capellini; 28. Brescia, Carlo Fapanni; 29. Brescia, Pasquale Rocchi; 30. Silvio Salvi; 31. Busseto, Giuseppe Levi; 32. Busto Arsizio, Francesco Della Torre C. C.; 33. Calcinato, Pedrini ing. Onorio; 34. Cagliari, Giacomo Miorin C.; 35. Cantù, Luigi Radice; 36. Cantù, Carlo Meroni; 37. Carpi, Rag. Lamberto Malavasi; 38. Carrara, Vittorio Valenti; 39. Casalmonferrato, Oddone Giovanni; 40. Casalpusterlengo, Rag. Carlo Gambarini; 41. Casalpusterlengo, Lodovico Checchi; 42. Casorate Semp. Martino Bono; 43 Cassano d'Adda, Ennio Alberti; 44. Çastelleone, Ottorino Mondini; 45. Cast. Stiviere, Prof. Cav. Seb. Battaglia; 46. Castrezzato, Romeri Antonio, 47. Cerea, Ing. Bruno Bresciani; 48. Cerea, Odoardo Bertolazzi; 49. Cermenate, Carlo Pirola; 50. Cernobbio, Pietro Noseda; 51. Chiari, Rocco Giuseppe; 52. Chiasso, Arnoldo Valsangia-

como; 53. Chieti, Arturo Marchionni; 54. Chivasso, Francesco Parigi; 55. Civitavecchia, Giuseppe Alessandri; 56. Colle Val d'Elsa, Guido Bertini; 57. Como, Alessandro Preda; 58. Como, Ernesto Taroni; 59. Como, Uberto Bassi; 60. Como, Antonietto Bianchi; 61. Como, Giordano Aliati; 62. Como, Oreste Veronelli; 63. Concorrezzo, Ersilio Oggioni; 64. Conselve, Alvise Arrigoni; 65. Vorbetta, Carlo Seratti; 66. Cornigliano Ligure, Musso Alberto; 67. Cornuda, Italo Tayer; 68. Crema, Avv. Ruggero Pergami; 69. Cremona, Riccardo Bonetti; 70. Cuneo, Giovanni Meinero; 71 Dervio, Carlo Cunico; 72. Desenzano sul Lago, Avv. Pierino Papa: 73. Desenzano sul Lago, Cesare Perderzini: 74. Desio, Alberto Marelli; 75 Dicomano, Bertolini Salimbeni; 76. Dongo, Achille Giovese; 77. Dovadola, G. B. Bonauguri; 78. Erbusco, Dott. Daniele Algisi; 79. Este, Antonio Ortore; 80. Faanza, Vincenzo Bellenghi; 81. Fagnano Olona, Giuseppe Salmoiraghi; 82. Ferrara, Mario Collevati; 83. Fiesole, Camillo Gentilini; 84. Firenze, E. Bellincioni; 85. Firenze, Arturo Vettori; 86. Firenze, Ugo Brighetti; 87. Firenze, Conte avvocato Leopoldo Zasio; 88. Foligno, Fernando Mancini; 89. Fontaniva, Visooà Oreste; 90. Forlì, L. Masotti; 91. Forlimpopoli, Dott. Illide Cavallari; 92. Forte dei Marmi, Angelo Magrini! 93. Fornovotaro, Pio Conti; 94. Gallarate, Lacroix Riccardo; 95. Gallarate, Oreste Buricelli; 96. Galliate, Agostino Crini; 97. Gardone V. T., Battista Rivetti; 98. Garlasco, Sante Poggi; 99. Gazzaniga, Damiani Amus; 100. Genova, Avv. Paolo Consigliere; 101. Genova, Pio Tullio Malvezzi; 102. Genova, Guido Toffano; 103. Genova, Giuseppe Scioccalunga; 104. Giussano, Adolfo Corbetta; 105. Gorgonzola, Giuseppe Mauri; 106. Gorizia, Giuseppe Turlani! 107. Gorizia, Pietro Di Maggio: 108. Gozzano, Dott. Ugo Migliavacca; 109. Granarolo Emilia, Archimede Filicori; 110. Grosseto, Giuseppe Millanta; 111. Guastalla, Filippo Gabardi; 112. Iglesias, Fritz Posthoff; 113. Imola, Edmondo Bizzi; 114. Incino Erba, Beniamino Falco; 115. Iseo, Dott. Zaccaria Federici; 116. Lavagna, Mario Ballerini; 117. Laveno, Tomaso Bossi; 118. Lecco, Wilhelm Mario; 119. Luigi Mongini; 120. Legnano, Pietro Morganti; 121. Legnano, Ettore Ottonelli; 122. Lendinara, Guido Martiori; 123. Lenno, Elia Clerici; 124. Lentate sul Seveso, Domenico Terragno; 125. Lissone, Luigi Ravasi; 126. Locarno, Emilio Bianchett; 127, Lodi, Luigi Formenti; 128. Lomello, Mario Volpi; 129. Lonato, Ing. Giovanni Arrighi; 130. Lonato, Pietro Schena; 131. Longarone, Francesco Brunelli; 132. Lucca, Oscar Orsi; 133. Lugano, Giacomo Mambretti; 134. Lugo, Edoardo Rastelli; 135. Luino, Avv. Rodari Ferrante; 136. Luzzara, Rag. Ruggero Tagliavini; 137. Macerata, Avv. Vincenzo Peroglio; 138. Macerata, Ferruccio Miccioni; 139. Magenta, Luigi Fumagalli; 140. Maleo, Francesco Cipelletti; 141. Malè, Francesco Buffatto; 142. Maniago, Vittorio Faelli; 143. Mantova, Trentin Antonio; 144. Mantova, Guido Ravà Sforni; 145, Maranello, Vittorio Dallari; 146; Mariano Comense, Gaetano Besana; 147. Massa, Ten. Alessandro Erculiani; 148. Lede, Giuseppe Resta; 149. Melegnano, Silvio Lorenzett; 150. Mendrisio, Angelo Soldini; 151. Mergozzo, Silvio Maulini; 152. Mirandola, Oddone Artioli; 153. Modena, Prof. Alessandro Antilli: 154. Mondovì, Filippo Botto; 155. Mondragone, Bocucci Pasquale; 156. Mongrando, Oreste Pavignano; 156. Montebel., Cesare Raffaelli; 158. Montichiari, Cesare Collini; 159 Monza, Luigi Gariboldi; 160. Morbegno, Dino Tarabini; 161 Mori, Ennio Marchesoni; 162. Mortara, Umberto Ferraris; 163. Mortelliano, Dott. Italo Salvetti; 164. Napoli, Iginio Cipullo; 165. Naters, Francesco Garbaccio; 166. Oleggio, Andrea Redaelli; 167. Olgiate Molgora, Carlo Conti; 168. Orzinuovi, Riccardo Morand; 169. Padova, Domenico Meneghini; 170. Palazzolo S. O., Giovanni Rottini; 171. Palermo, Ten. Paride Razzini; 172. Palermo, Antonio Ruffino; 173. Pallanza, Ing. Carlo Erba; 174. Parma, Carlo Uberto Gabbi; 175. Parma, Ferdinando Agnoletto; 170. Pavia, E. Sauli; 177. Pavia, Tenente Aldo Finzi; 178. Pegli, Fascia Enrico; 179. Pesaro, Giuseppe Lomasti; 180. Pescara, Alfonso Oliva; 181. Piacenza, Douglas Scotti conte Giacomo; 182. Piacenza, Ingegnere Edoardo Righetti; 183. Pieve d'Olmi, Vincenzo Pasetti; 184. Pieve di Sacco, Marco Solmi; 185. Pinerolo Avv. Amedeo Brignone; 186. Pisa, Borghi Ranieri; 187. Pisa, Prof. Guglielmo Romiti; 188. Pisogne, Dottor Luigi Peroni; 189. Pistoia, Giovanni Banfi; 190. Pola, Attilio Giachin; 191. Ponticelli, Pizzi Carlo E.; 192. Pordenone, Iginio Artico; 193. Porto Civit., Giuseppe Natalmi; 194. P.S. Giorgio, Corradi Silvestri; 195. Potenza Pic., Alessandro Buonacossi; 196. Pozz Umbro, Sartoretti Alfredo; 197. Prato, Carlo Trabalza; 198. Rapallo, Enrico Tonolli, 199. Reggio Emilia, Silvio Corbelli - Rag. G. Piccinini; 200. Rimini, Morosini Achille; 200. Rimini; Morosini Achille; 201. Rivarolo Ligure, Molinari Ettore; 202· Robbio Lomellina, Volpi Prof. Isidoro; 203. Rocc. Piovene, Augusto Chiaratti; 204. Rodengo, Piotti Dott. Nicola; 205. Romano Lomb., Leidi avv. Lauro; 206. Rubiera, Celli Vittorio; 207. Sagl. Micca, Ramasco Giovanni; 208. Sale Maras. Sbardolini Giacomo; 209. Sampierdarena, E. Viarengo; 210. Sanguinetto, Bartaia Giuseppe; 211. San Remo, G. B. Rubino C.: 212. S. M. Capua V., Ettore Cipullo; 213, Sartirana, Ing. De Medici Alberto; 214. Saronno, Giacomo Biffi; 215. Seregno, Rag. Alessandro Silva; 216. Sesto S. Giovanni, Caimi Giulio; 217. Sestri Pon., Eugenio Lovati; 218. Seveso, Orsati Salvatore; 219. Siena, Camaiori Giuseppe; 220. Siena, Egidio Landucci; 221. Somma Lomb. Branca Dott. Carlo; 222. Sondrio, Federico Cantelli; 223. Sondrio, Avv. Gerolamo Faccetti; 224. Sondrio, Dott. Giuseppe Leone Tamagno; 225. Soresina. Rag. Cario Borgoni: 226. Spilimbergo, Lanfrit Vincenzo; 227. Spino d'Adda, Ortuani dott. Arturo; 228. Stroppiana, Opezzo Giovanni; 229. Todi, Alvi Pompeo; 230. Torino, Avvocato Giovanni Negro; 231. Torino, Ferdinando Dalmasso; 232. Trenno, Bozzi Gerolamo! 233. Trento, Moncher Gnido; 234. Podetti Francesco; 235. Tresc. Baln. Piccinelli G. B.; 233. Treviglio, Zanconti dott. Giovanni; 237. Treviso, Lana Tullio; 238. Trieste Emilio Fano; 239. Trino Vercellese, Ernesto De Marchi: 340. Valle Lomel., Geom. Carlo Agnesi; 241. Vaprio d'Adda, Ettore Corda; 242. Varallo, Egidio Martelli; 243. Varese, Rag. Giuseppe Binda; 244. Varese, Mario Brusa; 245. Venezia, Bartolomeo Scatturin; 246. Venezia, Vittorelli cav. avv. Carlo; 247. Vercelli, Segre Vittorio; 248. Vercelli, Chiais Felice; 240. Verona, Begalli Aristide; 250. Verona, Cremona Silvio; 251. Verona, Vanti Arturo; 252. Vigevano, Fossati Dott. Giuseppe; 253. Villacogozzo, Rag. Lamberto Bettini; 254. Vittorio Ven., Eugerio Giuseppe; 255. Voghera, Bossedi Giovanni; 256. Voltri, Gaggero G. B.

Riordinamento degli uffici.

Con deliberazione consigliare del 28 luglio gli uffici del Touring vennero ripartiti (a datare dal primo agosto), in due divisioni: amministrativa e tecnica, costituita ciascuna da quattro reparti, ai quali sono affidati tutti i servizi.

A queste divisioni e riparti presiederà un capo ufficio generale.

La direzione sta provvedendo alla scelta del capo ufficio, avendo il signor Luigi Cuneo Vidal (che da sei anni disimpegnava con zelo e intelligenza tale incarico) presentate le proprie dimissioni.

Elezioni.

Il giorno 17 luglio, nella sede del Touring i sindaci ragg. A. Soffredi e G. Turrini, presieduti dall'ing. C. Vanzetti presidente dell'Assemblea generale tenutasi il 9 aprile u. s. in Milano, e presenti i soci sigg. rag. Berti e Moggia, procedettero allo scrutinio delle schede di votazione pervenute dai soci a tutto il 15 luglio, secondo era fissato dalla circolare di convocazione.

Risultò che nell'urna erano 1720 schede; che di queste 1560 non contenevano alcuna modificazione; che N. 39 approvavano il Bilancio, ma contenevano modificazioni alla lista delle candidature consigliari; che N. 12 non approvavano il Bilancio e portavano modificazioni di lista; che N. 6 non approvavano il Bilancio, ma votavano per intero la lista dei consiglieri scaduti; che N. 98 approvavano il Bilancio, modificavano la lista e recavano la firma o il timbro del votante, e N. 5 erano schede nulle.

Il Bilancio risultava quindi approvato con voti 1697 e risultavano rieletti i consiglieri e tali furono proclamati i signori:

Rag. Arato Ardenghi . . . . . voti 1684
Cav. L. V. Bertarelli . . . . . „ 1703
Cav. Lorenzo Bertolini . . . . „ 1698
Avv. cav. Federico Guasti . . . „ 1703
Cav. Innocenzo Vigliardi Paravia. „ 1701
Dott. cav. Ettore Candiani . . . „ 1701
Ing. avv. Bernardo Garbati . . „ 1701
Ing. Emilio Gola . . . . . . „ 1702
On. avv. Francesco Mira . . . „ 1686
Dott. Carlo Moldenhauer . . . „ 1697
Nob. ing. Pietro Piola Daverio . „ 1699
Ing. Francesco Pugno. . . . . „ 1700

A Sindaci:

Rag. Romeo Riva . . . . . . voti 1702
Rag. Attilio Soffredi . . . . . „ 1700
Rag. Gino Turrini . . . . . . „ 1699

Ed in fede si firmavano:

Ing. C. VANZETTI.
Rag. ATTILIO SOFFREDI.
Rag. GIOSUÈ BERTI.
F. MOGGIA.

Società rappresentate.

All'elenco delle società rappresentate alle feste per il decennio del Touring vanno aggiunte le seguenti:

Ciclo Alpini di Firenze.
Club Automobilisti di Firenze.
Club Ciclistico di Casorate Sempione.
Consolato T. C. I. Falconara Marittima.

CONSOLATO

VENTISETTESIMO ELENCO CONSOLARE

pel bienno 1905-1906
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Acqui	Saroldi Icadio.
Altare	Arena Luciano.
Balzola	Torriano rag. Lulgi.
Borgo a Mozzano	Pieri Lorenzo.
Caldana	Vannucci Mario.
Candelo	Pessa Giovanni.
Capua	Spera Felice.
Casale Corte Cerro	Calderini geom. Luigi.
Casalino	Ragazzi dott. G. B.
Castelletto Ticino	Silvestri Mario.
Cerano	Mercalli Pierino.
Cernobbio	Noseda Piero.
Chiavazza	Mosca Angelo.
Cotrone	Albani cav. Filippo Eugenio.
Forlì	Gaddi conte Ercole.
Gallipoli	Pagliano Francesco.
Gemona	Disetti Ermes Edoardo.
Longiano	Turchi Pietro.
Mantova	Ravà Sforni dott. Guido.
Moncalieri	Dalmasso Ferdinando.
Portovenere	Giacomo Profumo.
Rovigo	Degan avv. Antonio.
Siena	Ciabattini Guglielmo.
»	Bonsignori nob. Nicolò.
Soncino	Fanottoli Piero.
Sondrio	Tamagno Leone Giuseppe.
Sora	Tronconi Ermenegildo.
Torricella Peligna	Persichetti Luigi.
Trani	Carcano Candidas Giuseppe.
»	Trombetta avv. Catalvo.
Venezia	Bagini cav. ing. Filippo.
Verolavecchia	Pasini Bortolo.
Vespolate	Biscaldi avv. Luigi.
Vigliano	Botta dott. Italo.
Villata	Beltramini Giulio.

ESTERO.

Braila	Valaperta Mario.
Morro Velho	Berti di Serdes conte G. B.
Vienna	Zuculin Roberto.

* * *

Consoli, i cui nomi non furono inseriti nell'*Annuario 1905* e che vennero riconfermati in carica:

Ceresara: Livio Pellegrini. — Cerro al Lambro: Pietro Taccani. — Crocetta Tregigiana: Antonio De Zorzi. — Este: Antonio Ortore.

Nell'*Annuario 1905* fu, per una svista tipografica, omesso, sotto *S. Mauro Torinese*, il nome del console sig. *Carlo Bermone*.

CONSULENTI LEGALI

NOMINA A CONSULENTI

pel bienno 1905-1906
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Mede	Pallestrini avv. Eugenio.
Montefusco	Ferrara avv. Pellegrino.
Pegli	Benvenuto avv. Giuseppe.

SEZIONE MEDICA

VENTOTTESIMO ELENCO MEDICI DEL T. C. I.

pel biennio 1905-1906
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Arcene	Vitali dott. Pietro.
Castrovillari	Camporota dott. Fortunato.
Como	Pozzi dott. Antonio, via Milano 40-42.
Feltre	Ponti dott. Pasquale.
Gussago	Peracchia dott. Anacleto.
Lauria Superiore	Cosentino dott. Gaetano.
Milano	Gatti dott. Raffaele, via Spiga, 15.
Mosso S. Maria	De Giovanni dott. Vittorio.
Ozegna	Visetti dott. Carlo.
Pegli	Ghigliotti dott. Francesco.
Russi	Ghigi dott. Severo.
S. Giacomo di Spoleto . . .	Ruggero dott. Carlo.
Susa	Belli dott. Romano.

ESTERO.

Pergine	Morello dott. Quirino.

FARMACISTI.

Chieti	Farmacia di Testi Giuseppe.
Gussago	» di Vivenzi Paolo.
Pegli	» Centrale.
Pontenure	» di Bruschi Bartolomeo.
Pusiano	» di Chiari Guglielmo.
S. Pierino	» di Brusi Augusto.
Stella	» di Montanaro Giov. Eug.
Taranto	» di Ferrari prof. Aless.

Meccanici del T. C. I.

Ventitreesimo elenco.

Seconda Categoria.

Carate Lario	Ditta Clerici Abele, *II c.*
Cerignola	» Battaglino Giovanni, *II c.*
Incino	» Cavaleri Eligio, *II c.*
Locarno	» Ambrosoli Enrico, *II, M. C.*
Polesella	» Bardella Enrico, *II, M. C.*
Seregno	» Croci e Pontigia, *II cat., M. C.*

Garages del T. C. I.

Prima Categoria.

Firenze	Ditta di Conti M. e Pellini D., via de' Panzani, 26.
Parma	» di Scipioni Fiorenzo, via Leon d'Oro, 10.
Pavia	» di Aprile Rossi e C., piazza Castello.
Torino	» di Fabbre e Gagliardi, via Saluzzo, 11.

Seconda Categoria.

Fano	Ditta di Rotati Gabriele.
Modena	» di Solmi Massimo e Luigi, via Emilia.
Pavia	» Benzoni Isidoro, corso Garibaldi, 42.

Soci benemeriti.

Allasia Giovanni, Milano — Alunni Vincenzo, Perugia — Bellenghi Renato, Firenze — Bianchi Romolo, Milano — Bonfanti Tito, Milano — Borghi Ranieri, Pisa — Bottelli Giovanni, Milano — Cappia Giuseppe, Omegna — Carneli Giovanni, Macerata — Castelli Serafino, Como — Caucino Antonio, Cossato — Corbucci Ruggero, Città di Castello — Consigliere avv. Paolo, Pieve di Sori — De Donno Nicola, Cursi — Dolci Pietro, Rovato — Filippi Gabardi Angelo, Guastalla — Formenti Severino, Cervignano — Giardinieri Oddo, Gaggiano — Moroni rag. Alessandro, Pavia — Nardini dott. Guglielmo, Fucecchio — Navoni Arnaldo, Milano — Noseda Piero, Cernobbio — Piccinini rag. Guglielmo, Reggio Emilia — Piotti Nicola, Rodengo — Pirro Egidio, Cerignola — Pistoi Vincenzo, Rio Marina. — Radice Ruggero, Milano — Salvetti avv. Giacomo, Vercelli — Tredici Ambrogio, Gallarate — Viganotti Ugo, Foggia.

TOTALE N. 972.

Soci quinquennali.

Breda Domenico, Padova — de Rosa Filippo, Caserta — Giassatis Felice, Fontanetto Po — Gotze Hugo, Lichtensteim — Levi Arrigo, Ferrara — Martinelll Giuseppe, Como — Novara Romeo, Milano — Rusconi cav. Giuseppe, Breno — Sgarzi Giovanni, Castiglione Pescara — Vallavanti Andrea Pietro, Gropparello — Vimercati Fausto, Milano.

TOTALE N. 2174.

Necrologio.

— A Cagliari il signor **EFISIO ROCCA**, socio del Touring, è morto giovanissimo, bello e gagliardo, esponendo la sua vita per salvare quella di due operai caduti per asfissia in una cisterna già ripiena di vino.

I funerali furono grandiosi; e ad essi presero parte, col labaro, i soci del Touring dimoranti a Cagliari. Alla memoria del giovane socio eroicamente caduto, mandiamo un mesto plauso anche dalle pagine della *Rivista*.

— La sera del 22 luglio, sulla via che da Avenza porta a Carrara, è caduto da una motocicletta, di ritorno da una gita sportiva il notissimo scultore fotografo **VITTORIO VALENTI**, console del Touring Club. L'urto violento lo ha cacciato contro un carro, uccidendolo. La fine infelice di un appassionatissimo cultore di sport, quale era il Valenti, ha addolorato profondamente la cittadinanza.

Lascia la giovane sposa e quattro piccoli figli.

Gli si fecero solenni funerali, ai quali la Direzione generale del Touring s'era fatta rappresentare dal tenente Alessandro Erculiani, console del Touring a Massa. Alla famiglia del compianto console Valenti rinnoviamo le nostre condoglianze.

Premî ai soci benemeriti

Chi presenta nuovi soci al Touring, oltre che rendersi utile ai soci presentati, e a dar vantaggio al Sodalizio, procura vantaggio anche a se stesso.

Infatti:

1⁰ Ogni socio che presenta dieci soci è dichiarato *benemerito* e riceve un'artistica

medaglia-ricordo d'argento.

2⁰ Chi presenta cinquanta soci ha diritto alla

grande medaglia d'argento,

chi ne procura cento ha diritto alla

medaglia d'oro.

3⁰ Chi durante il 1905 avrà presentato al Touring il maggior numero di soci, sarà dichiarato *recordman* del 1905 nella propaganda e riceverà una

grande medaglia d'oro.

4⁰ Il signor Ernesto Reinach e la ditta Torriani e C. offrono *a tutti i soci benemeriti del 1905*

un elegante e pratico carnet,

per annotazioni, che non è messo in vendita, e costituisce un gradito ricordo dell'opera di propaganda a favore del Touring.

5⁰ Tutti coloro che dal 1⁰ gennaio al 30 novembre 1905 avranno presentato al Touring non meno di dieci soci, concorreranno, con un numero di schede proporzionato al numero delle decine dei soci presentati, all'estrazione a sorte dei numerosi doni, dei quali diamo la lista.

PRIMO PREMIO.

Dono del signor rag.^r E. Billeter di Venezia, ora a Lugo di Vicenza.

MOTOCICLETTA REPUBLIC della Casa Laurin e Klément di Jungbunzlau (Boemia) 2 ½ HP., accensione a magnete permanente avanzamento regolabile a sistema brevettato della casa Laurin e Klément. - Questa motocicletta era esposta alla Mostra del Ciclo e dell'Automobile ai Giardini Pubblici.

SECONDO PREMIO.

Dono della Ditta E. Flaig-Milano, corso Porta Nuova, 17.

Bicicletta di lusso "Gritzner" modello 1905, a scatto libero con nuovo freno perfezionato al cerchio.

TERZO PREMIO.

Dono della Ditta M. Ganzini - Milano, Via Solferino, 29.

Due supporti a nottola per applicazione delle macchine fotografiche al manubrio delle biciclette.

QUARTO PREMIO.

Dono della Ditta A. Ambrosio, Milano, via Carlo Alberto, 2.

La ditta Ambrosio offre una macch. fotogr. "Star Wizard", della sua rappresentata Gundlach-Manhattan Optical Co. di Rochester. La Star Wizard N. 1 costituisce il più splendido e piccolo Wizard ed è l'apparecchio *non plus ultra* pel ciclista e l'automobilista. - A lastre ed a pellicole, è tutto in mogano coperto di marocchino vero, con parti metalliche in alluminio ed ottone, obbiettivo Vero-RapidRectilinear Symmetrical di Gundlach - Manhattan F/8, otturatore automatico sempre pronto a mano ed a pera, diaframmi ad iride mirino chiaro rinversibile con cappuccio, ecc., ecc., dimensioni cm. 11 × 5 × 14, peso gr. 622, formato 9 × 12.

ALTRI PREMI.

Dono della Ditta Pirelli e C. - Milano, Via Ponte Seveso.

Due paia di pneumatici per motociclette.
Tre paia di pneumatici per biciclette.

Dono del dott. Giovanni Santoponte di Roma, corso d'Italia, 43.

Dieci collezioni complete dell'*Annuario della fotografia e delle sue applicazioni* (1896-1895).

Affiliamenti benzina.

Dodicesimo elenco.

332. ACIREALE (Catania). — **Giuseppe Condorelli e Figlio Sebastiano**, Drogheria e generi affini, *corso Savoia, 7*. — Benzina: 695/700 L. 1,10 al chg., (dazio comunale L. 0,05 al chg.). — Oleoblitz: in latte da chg. 2,500 L. 4,75; da chg. 0,500 L. 1,50 (dazio comunale L. 0,105 al chg. — Grasso consistente Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2,40 (dazio comunale L. 0,0525 al chg. 1 — Carburo di calcio a L. 0,60 al chg. (dazio comunale L. 0,06 al chg.). — Orario: feriale e festivo, dalle 7 alle 13 e dalle 14 alle 20.

333. CURMAYEUR (Torino). — **Squadrito Salvatore**, Commestibili, *via Regina Margherita, 25*. — Benzina: 695/700 L. 1,25 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,15; da chg. 1 L. 2,60; da chg. 2,500 L. 5,20. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2,50. — Carburo di calcio: L. 0,75 al cbg. — Orario: feriale e festivo, dalle 5 alle 22.

334. CUPRAMARITTIMA (Ascoli Piceno). — **M. Marcantoni e Figlio**, Ferramenta, Ottonami, *corso Vittorio Emanuele, 9*. — Benzina: 695/700 L. 1,05 al cbg.; in damigiane L. 1 al chg., damigiana a parte L. 2,50. — Oleoblitz: in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50; da chg. 5 L. 7,50, sciolto, L. 1,20 al chg. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2, sciolto, L. 1,20 al chg. — Carburo di calcio: L. 0,40 al chg. — Orario: feriale estivo, dalle 6,30 alle 21; invernale, dalle 6,30 alle 19; festivo, dalle 6,30 alle 12. Recapito, presso il caffè XX Settembre, in piazza omonima.

335(*). ISSIME (Torino). — **Farmacia chimica Filippo Pellerey**, *strada Provinciale, 62*. — Benzina: 695/700 L. 1,10 al cbg. — Oleoblitz: in latte da cbg. 1 L. 1,90; da chg. 2,500 L. 3,80. — Grasso Reinacb: in scatole da chg. 1 L. 3,80. — Carburo di calcio: L. 0,50 al chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 20. Recapito stessa casa sopra il negozio.

336. MALNATE (Como). — **Brusa Ambrogio**, Drogheria, *via Vause, n. 1*. — Benzina: 695/700 L. 0,93 al chg. — Oleoblitz: in latte da cbg. 0,500 L. 1,25; da chg. 2,500 L. 4,50; da chg. 5 L. 7,50. — Grasso Reinacb: in scatole da cbg. 1 L. 2. — Carburo di calcio L. 0,50 al cbg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 23,30.

337. ORTA (Novara). — **Ubertini Luigi**, Negozio di generi casalinghi, *piazza Principale*. — Benzina: 695/700 L. 1 al chg. — Oleoblitz: in latte da cbg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; sciolto, L. 1,50 al chg. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Carburo di calcio: L. 0,50 al chg. — Orario: feriale, tutto il giorno; festivo, dalle 6 alle 17.

338. PALMANOVA (Udine). — **Bossi e Brumati**, Drogheria, *via Aquileia, 15*. Benzina: 695/700 L. 0,15 al chg. — Oleoblitz: in latte chg. 2,500 L. 3, sciolto L. 1,10 al chg. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 2. — Carburo di calcio: L. 0,45 al chg. — Orario: feriale dalle 6 alle 19; festivo, dalle 6 alle 14. Recapito presso l'albergo Aquila Nera in piazza Aquileia, 12.

339. PONT S. MARTIN (Torino), **Farmacia chimica F. Pellerey**, *via Umberto, 47*. — Benzina: 695/700 L. 1,15 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 1 L. 1,90; da chg. 2,500 L. 3,80. — Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 3,80. — Carburo di calcio: L. 0,50 al chg. — Orario: feriale e festivo, estivo, dalle 6 alle 20; invernale, dalle 7 alle 10. Campanello di chiamata per le ore di chiusura e per la notte.

340. RONCO SCRIVIA (Genova). — **Orazio Quinzi**, Farmacia e Drogheria, *via Vittorio Emanuele, 22* (vicino alla stazione ferroviaria). Benzina: 682 (americana) L. 1,25 al chg. — Olio Touring: in latte da chg. 0,500 L. 1,56; da chg. 1 L. 2,50. — Grasso Touring: in scatole da chg. 0,500 L. 1,50. — Carburo di calcio: L. 0,50 al chg. — Orario: l'esercizio è sempre aperto tanto nei dì festivi che in quelli feriali. Per la notte suonare il campanello elettrico.

341. SALO' (Brescia). — **B. Maroni**, Caffè e fabbrica di cedro, *piazza Vittorio Emanuele, 311*. — Benzina: 695/700 L. 1,20 al chg. — Oleoblitz: in latte da chg. 1 L. 1,90. Grasso Reinach: in scatole da chg. 1 L. 1,70. — Carburo di calcio L. 0,80 al chg. — Orario: feriale e festivo, dalle 6 alle 22. Recapito, presso il proprietario stessa casa.

(*) Gli affiliati preceduti dal segno (*) sono di seconda classe; cioè tengono una scorta di benzina meno importante degli altri.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 15 giugno al 30 giugno 1905

NB. — Pubblichiamo in questo numero l'elenco dei candidati dal 15 al 30 giugno u. s. D'ora in avanti pubblicheremo l'elenco dei candidati che presentarono domanda dal primo all'ultimo giorno del penultimo mese antecedente a quello in cui si pubblica la *Rivista*.

Soci vitalizi. (*)

COMO, Guido Locatelli — **FIRENZE**, Alberto Loni — **MILANO**, Società anonima per la costruzione e la manutenzione delle strade — **MINERVINO DI LECCE**, Cav. Luigi Scarciglia — **ROMA**, principe Salvatore Brancaccio — **SERRAVEZZA**, Antonio Garfagnini — **VERONA**, dott. Achille Forti — **VILLA D'OGNA**, conte cav. Giovanni Festi.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. - *Castelnuovo Scrivia*. — Gobba comm. Enrico.
Serralunga. — Omegna Guglielmo Severino.
AQUILA. — de Marcbis Serafino, Vicentini dott. Giovanni.
Antrodoco. — Santopinto Francesco.
BARI. — Latilla avv. Giuseppe.
Grumo Appulo. — Messere Francesco.
Trani. — Rossi Alberto.
BELLUNO. - *Meano*. — SARTORI TESTOLINI CLOTILDE.
BERGAMO. — Carloni Giacomo, Ruggeri Giuseppe.
Capriolo. — Elmer Jost.
Carvico. — Peverelli Luigi.
Valtesse. — Cattò ing. Ferdinando.
BOLOGNA. — Aber Luigi, Bergamini Giovanni, Ogier Aldo.
Sesto Imolese. — Poggi Pollini Romeo.
BRESCIA. — Botturi Enrico, Gadaldi Lorenzo, Guistaccbini Mario, Mainetti cav. Dominatore, Pelati Federico, Pochetti Alessandro, Togni Giulio, Ziller Serafino.
Adro. — Mondini dott. Carlo.
Breno. — Pietro Domenighini, Rusconi cav. Giuseppe.
Orzinuovi. — Pietra Luigi.
Rovato. — Bertuzzi geom. Emilio, Bonati Giacomo, Giordano Luigi, Lecco Paolo, Mazzuchelli Dr. Luigi, Mazzucchelli avv Pietro, Merlini prof. Domenico.
Verolanuova. — Gazzetti ing. Catullo.
CAGLIARI. — Spissù Rinaldo.
CASERTA. — Ruosi Enrico.
CATANIA. - *Acireale*. — Costarelli Paolo, Platania Francesco.
CHIETI. - *Tocco Casauria*. — Di Giulio Quirino.
COMO. — Azzi Ippolito, Beretta Giuseppe, Cavaliero Silvio, Cerutti Ettore, Cordoni Carlo, Crippa Francesco, Galliani Alessandro, Granderio Raimondo, Marazzi Saverio, Mariani Giuseppe.
Argegno. — Greppi Egidio.
Arosio. — Masperi Enrico.
Bellagio. — Sampietro Guido.
Cadenabbia. — Preatoni Antonio.

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'estero. — (**) *Art. 6 e 9:* I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'estero. — *Art. 10:* Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

Calolzio. — Fino Alberto.
Cermenate. — Balzarotti Giuseppe.
Civate. — Massiotta Carlo.
Malgrate. — Beretta Ambrogio.
Viggiù. — Marcona Luigi.
CREMONA. — Chiocco geom. Attilio.
Voltido. — Notari Camillo.
CUNEO. — Gastaldi Bartolomeo.
Racconigi — Sanna Salvatore.
Saluzzo. — Cerreto Eugenio, Costa Felice.
Vottignasco. — Conelli Marco.
FERRARA. — Chiarabelli Luigi.
Comacchio. — Bellotti Enticerno.
Marrara. — Boari Tito.
FIRENZE. — Cesaroni Anselmo, Chrlolians G. M., Lombardo Giuseppe Vito, Luchini Roberto, Mannini Giorgio, Minuti Florenzio, Pfenninger Ernesto.
Castelfiorentino. — Colombini Giuseppe, La Barbera Domenico.
Colonnata Sesto Fiorentino. — Calderal Alberto Giovanni.
Granaiolo. — Canovai Luigi.
Modigliana. — Malani Amelio.
S. Miniato. — Remedi march. G. Carlo.
Scandicci. — Passerini Gino.
FOGGIA. — Albanese Antonio, Albanese Francesco, Manzari Michele, Napolitano Carlo, Nicolardi Michele, Palese Emanuele, Pannoli Oreste, Pescatore Giuseppe, Pescatore prof. cav. Nicola, Raitani Luigi, Ruocco dott. Francesco, Ruocco Ovidio.
FORLÌ. - *Savignano.* — Grifo Salvatore.
GENOVA. — Castellini Arturo, Ciurlo dottor Remo, Costa Staricco Francesco, Dapueto Cesare, De Barbieri Filippo, Isolabella Egidio, Novella Giovanni, Piperno Alfonso M., Re ten. Brissio, Re ten. Cisello, Rippon W. E., Tassara ing. Filippo, Tedeschi V. Alfredo.
Chiavari. — Devoto Gaetano.
Dego. — Ceresa Emanuele.
Loano. — Unione Sportiva.
Pontedecimo. — Grondona Bartolomeo.
Spezia. — Franconi Enrico, Grixoni ten. nob. Francesco.
GROSSETO. - *Gavorrano.* — Filippini Oreste.
LECCE. - *Maglie.* — DE DONNO GARZIA ENRICA.
LIVORNO. - *Rio Marina.* — Leonardi Giovanni.
Rio sull'Elba. — Moroni Amedeo.
LUCCA. — Gaddi Davide.
MACERATA. — Cresci Tullio.
Cingoli. — Cavallini Gaspare.
Treia. — Farabollini Luigi.
MANTOVA. — Sartori Giovanni.
Guidizzolo. — Madella Ricciardo.
Luzzara. — Florenza ing. Tancredi, Genitrini Socrate.
Volta Montovana. — Cuoghi Costantini dottor Ferruccio.
MESSINA. — Letterio Marino.
MILANO. — Acuti Lino, Angiolini Giuseppe, Beltrami Silvio, Benelli Andrea, Bosatra Quirino, Bucci Amedeo, Bucci Umberto, Breda Giovanni, Caglada Carlo, Cairoli Enrico, Casolati Ettore, CASTELLI ELENA, Castelli Roberto, Cattabriga Leno, Chusman Alfred, Cima Corradino, Conalbi Luigi, Conelli Guido, Coppa Pietro, Ferrari ing. Luigi, Ferrario Pietro, Filangeri Emilio, Frova Giuseppe, Galeotti Federico Galeazzo, Galli Vito, Giacchè Oreste, Invernizzi Carlo, Lazzaroni Giov., Leoni Mario, Maffei Angelo, Maggi Adolfo, Minini Alessandro, Monti Giacomo, Mozzoni Amedeo, Nolli Angelo, Pello Luciano, Perego Pietro, Pezzetti Giuseppe, Pozzi Emilio, Primo Pietro, Questa Agostino, Reggiani ing. Edmondo, Regoli Pietro, Richetti Renzo, Rognoni Angelo, Rosci Alessandro, Rossi Celestino, Sandri rag. Ernesto, STROLA MARIA, Tassi Oreste, TETTAMANZI MARIA, Trivulzi Giuseppe, Trucco Vincenzo, Uboldi Ferdinando, Vigiezzi cav. colonnello Ippolito.
Abbiategrasso. — Saita Cleto.
Affori. — Brambilla Cesare.
Bernareggio. — Barzaghi Carlo.
Busto Arsizio. — Bottigelli Giuseppe, Sartorelli Carlo.
Cesano. — Guffanti Guido.
Gaggiano. — Allievi Pietro, Arrigoni Fermo, Corona Ottorino, Mantegazza Angelo, Mario Vittorio, Morandi Arturo, Nidasio Agostino, Sala Baldassare, Zacchetti Alberico.
Gallarate. — Brizzolari Luigi, Zerboni dottor Luigi.
Giussano. — Borgonovi Guido.
Gorla Minore. — Bosellini Nino.
Lambrate. — Viazzoli Giovanni.
Legnano. — Rüssl Giovanni, Walliser Giacomo.
Lodi. — GANZINELLI GIANNINA.
Melzo. — Cutinelli rag. Antonio.
Monza. — Brambilla Carlo Antonio, Canesi avv. Luigi, Erba G. B., Grimoldi Angelo, Modorati Alfonso, Ornago Alessandro.
Paina. — Villa Alessandro.
Rosate. — Daccò Attilio.
S. Pietro di Bestazzo. — Corbellini Ercole.
Sesto S. Giovanni. — Tagliabue Antonio, Tomba Attilio.
Vimercate. — Gargantini cav. Cesare.
Zovate di Pavullo. — Agnelli Attilio.
MODENA. — Pedemonte Stefano.
NAPOLI. — Amato Giulio, Ciajolo Giuseppe, Favalles Viecenzo, Fiorentino Alberto, Sollazzo Attilio.
S. Antimo. — Amodio dott. Domenico.
Piano di Sorrento. — Maresca Arturo.
NOVARA. - *Arona.* — Tomasina Giuseppe Arturo.
Biella. — Guadino Antono, Rivetti Attilio, Sogno Riccardo.
Boccioleto. — Pagnone Giuseppe.
Borgosesia. — Angelino Giorgio.
Brusnengo. — Margary Adriano.
Oggebbio. — Canetta Ferdinando.
Vercelli. — Pantriero Andrea, Simonetti Antonio.
Vigliano. — Brovarone Romeo.
PADOVA. — Breda Romeo, Gay Valerio, Tosato Albano.
Bedonia-Borgotaro. — Lezoli Luigi.
PAVIA. — Beccaria rag. Silvio.
Chignolo Po. — Bergonzi Attilio.
Garlasco. — Baselli Giovanni.
PERUGIA. - *Foligno.* — Benedetti Placchesi Giovanni, Trabalza geom. Guido.
PIACENZA. — Gianelli Alberto.
Fiorenzuola. — Unione Sportiva, Wacket Augusto.
PISA. — Nonferini Giuseppe.
PORTO MAURIZIO. - *Bordighera.* — Balbanco Ampellio, Biamonti Guido, Biancheri G. B., Palmero Agostino.
Oneglia. — Gigli Guiscardo.
S. Remo. — Fontanelli Antonio.
RAVENNA — Luti Gaet., Miscerocchi Pietro.
REGGIO EMILIA. — Cuppini Antonio, Malaspina march. Giuseppe, Verza Umberto, Zini Dalmiro.
Guastalla. — Cornali Luigi.
ROMA. — Borghese Camillo principe di Vivaro, Brancaccio principe Salvatore, Caravaggio cav. dott. Aldo, De Leonardis Oreste, di Giura cav. magg. Gerardo, Zambelli cav. Giuseppe.
Civitavecchia. — Battaglini Arduino, Tofanari Nello.
SASSARI. — Piga Raffaele.
Porto Torres. — Bontà Andrea.
SIENA. - *Bettolle.* — Corbinelli Attilio.
TERAMO. - *Castellamare Adriatico.* — Montesi prof. Ilario.
Mosciano. — Rossi cav. Francesco.
TORINO. — Armenise Giuseppe, Arnaldi cav. geom. Carlo, Berrino Domenico, Blanchi Luigi, Buttiè Luigi, Caroni geom. Andrea, Caroni rag. Mario, Castri Carlo, Chierotti Matteo, Craveri Carlo, Floris Lorenzo, Fontana Giovanni, Garbagnati ing. Giuseppe, Garizio avv. Francesco, Grasso Romolo, Montù Andrea, Navone Tommaso, Roffinello Giovanni, Roncoroni Vittorio, Schioppo Giuseppe, Siracusa Francesco G. B., Sisto Alfonso, Testoni prof. Umberto, Verga avv. Alessandro, Zanone Riccardo.
Caluso. — Salvetti Giacomo.
Chieri. — Anzini don A. M.
Lanzo. — Ferrero ing. Sebastiano.
Susa. — Richard avv. Giulio.
Venaria Reale. — Molino Alessandro.
TRAPANI. - *Marrara.* — Granatelli Vincenzo.
TREVISO. - *Castello di Godego.* — Albertinelli Pietro.
UDINE. — Caratti Franco.
Caneva di Sacile. — Frova Manlio.
Cedarchis. — Candoni Guido.
Chiusaforte. — Di Val Ottavio.
Pontebba. — Benetollo Ernesto.
Tarcento. — Mosca Mario.
VENEZIA. — Bottari cap. Gerolamo, Fano Vittorio Davide, Maurover avv. Camillo.
Cona. — Centanin Emo.
Scorzè. — CONESTABILE DELLA STAFFA ELENA.
VERONA. — Salvelli Casimiro, Steffanoni Oreste.
Castagnaro. — Vacca Luciano.
Legnago. — Ghisi Fausto, Maraini Dino.
S. Giovanni Lupatoto. — Zweifel Fritz.
VICENZA. — Castellan Ida, Valerio Romolo.
Longare. — Bassani Gerolamo.
Lonigo. — De Gasperi prof. Abelardo.
Montebello. — Conforti Stefano, Zanuso dott. Ernesto.
Schio. — Crestana Gaetano, Marangoni dott. Guido, Suppi Enrico.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Gorizia.* — Fonzari Renzo, Pitacco dott. Giorgio.
Pola. — Kupelwieser Carlo.
PROVINCIE DIVERSE. - *Vienna.* — Rolveich Else.

Francia.

Château de Lisse (Garonne). — Bijon Henry.
Lyon. — Chabuel Regis, Roux Jean.
Villefranche. — Janin Pier Paul.

Rumania.

Braila. — Abarbanell H., Bottura Alessandro, Chaies Leon, Curis P., Fasce Mario, Focsancanu Leon, Gattorno Adriano, Passalacqua Meneclao, Silberstein Jules, Wender Leupold, Zerman Max.
Corabia. — Demetrian V. G.

Serbia.

Krivafea. — Dimitri Evangel.

Svizzera.

CANTON TICINO. - *Ambri.* — Rossi Francesco.
Biasca. — Barbiero Salvatore.
CANTON DI VAUD. - *Losanna.* — Monti Raffaele.
CANTONE DI ZURIGO. - *Winterthur.* — Fink dott. Paul.

Africa.

ALGERIA. - *Alger.* — Baroli Pietro, Modica Michele, Faraone Fred, Finocchiaro Santi, Ravazza Carlo, Salerio Alessandro.
S. Claud Cap. Caxino. — Merlano Carlo.
EGITTO. - *Cairo.* — Skijnder Alessandro Enrico.

Sud America.

BRASILE. - *Sabarà.* — Fernandes dos Santos dott. avv. Flavio.

Asia Minore.

Smirne. — Raggio Giovanni.

Soci annuali al 15 giugno 1905 . .	N.	46 688
Soci annuali inscritti dal 15 giugno al 30 giugno 1905	»	381
Soci annuali al 30 giugno 1905 . .	N.	47 069
Soci vitalizi al 15 giugno 1905 N. 857		
Soci vitalizi inscritti dal 15 giugno al 30 giugno 1905 » 7	N.	864
Totale dei soci al 30 giugno 1905	**N.**	**47 933**

Ufficio di redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Direttore della Rivista: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

21525 - CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
Via Francesco Guicciardini, 5

ANNO XI - N. 9. GRATIS AI SOCI DEL TOURING SETTEMBRE 1905

RIVISTA MENSILE DEL TOURING C. I.

-VI- ET MENTE

Sede Sociale, Via Monte Napoleone, 14
Telefono N. 18-50

Il XXXVI Congresso degli Alpinisti Italiani

presso la Sezione di Venezia del C. A. I.

— 4-10 Settembre 1905 —

Il Club Alpino Italiano, il vecchio e valoroso sodalizio così altamente benemerito della scoperta ed illustrazione di tutte le nostre montagne, invita quest' anno tutti gli alpinisti d' Italia al suo XXXVI Congresso, indetto ed organizzato dalla Sezione di Venezia, i cui soci seppero far isventolare la gloriosa bandiera di San Marco sulle vette più eccelse di quel teatro alpino che si distende fra l'Adige ed il Piave.

Il programma delle gite che seguiranno al Congresso offre agli alpinisti ed ai turisti di tutte le gradazioni il modo di visitare quel paradiso, spingendosi sino alla sua porta in ferrovia, percorrendolo quindi ed ammirandolo comodamente dalla carrozza, dall'automobile, dalla bicicletta, e lasciando infine, per chi lo voglia, la possibilità di abbandonare quegli svariati mezzi di locomozione, salire le sassose mulattiere, traversare i sentieri tagliati nella ripida china, visitare i dirupi, varcare i passi, arrampicarsi sulle vette.

Tutta la provincia di Belluno, nelle vallate sue più belle e seducenti, sarà visitata in quelle giornate; si faranno delle punterelle nel Trentino e nel Tirolo, in quei brandelli di vallate italiane che la politica transeunte divide e la geografia permanente riunisce; e chi sapesse scrivere un libro sul territorio che verrà visitato, descriverebbe una delle più belle, delle più svariate, delle più grandiose parti d' Italia.

A questa festa alpinistica, turistica, polisportiva, poteva il Touring mantenersi estraneo? Poteva esso lasciar senza un ricordo questa illustrazione pratica e viva d'una regione che merita di venir visitata da tutti gli Italiani, e che è così ricca di strade, di alberghi, di rifugi? Poteva il Touring dimenticare che moltissimi dei suoi soci sono anche soci del Club Alpino? Poteva esso scordare che i due sodalizi hanno comune buona parte del programma: far conoscere ed amare, visitandola ed illustrandola, la patria nostra diletta? E della patria nostra, la parte principale non è forse montuosa?

[...]onna di S. Marco a Caprile.

Per tutte queste ragioni, e specialmente per offrire una prova novella d'alta e sincera stima alla società consorella, il Touring ha voluto dedicare alcune pagine di questa *Rivista* alla illustrazione del Congresso alpino di Venezia, e far risuonare da esse, cogli auguri per il migliore del Congresso alpino, a nome dei suoi 50 000 soci, con triplice ed entusiastico grido di *Excelsior!*

Il monumento di Francesco Querini

Chi non ha letta *La Stella Polare nel Mare Artico*, di Luigi Amedeo di Savoia, Duca degli Abruzzi, e socio del Touring e del Club Alpino Italiano? Chi non ha letta quella parca e suggestiva descrizione della spedizione italiana alla conquista del Polo?

Chi ha letto quel libro ricorderà che il Duca, al quale si dovettero amputare due dita che gli si erano congelate, aveva dovuto, il 15 gennaio 1900, cedere il comando della spedizione al capitano Umberto Cagni, il quale distribuì la piccola ed audace schiera in tre gruppi:

I. Il dottor Cavalli colle guide Ollier e Savoie;

II. Il tenente Querini coi marinai Cardenti, Canepa e Stökken (norvegese):

III. Il capitano Cagni con le guide Petigax e Fenuillet.

I tre gruppi partirono assieme il 20 febbraio 1900 dalla baia di Teplitz colle slitte tirate dai cani; ritornati indietro per un accidente, ripartirono definitivamente l'11 marzo.

Monumento di Francesco Querini.

Dopo dieci giorni di viaggio sul ghiaccio, il capitano Cagni comunicò a Querini e Cavalli l'intenzione di anticipare il rinvio dal primo gruppo, che venne costituito di Querini perchè meno resistente, di Ollier che aveva già sofferte due congelazioni, di Stökken perchè non italiano; ed il 23 marzo infatti il Querini si staccò dal resto del gruppo e partì, coi due compagni e dieci cani, per ritornare alla baia di Teplitz.

Il Cagni scrive:

« Poveri compagni! Certo in quel momento gli animi nostri non seppero tutti difendersi da un pensiero d'invidia per loro che credevamo avviati al benessere, alla vita, alla Patria.... »

Invece, purtroppo, essi eran avviati al dolore, alla morte, alla tomba, e non dovevano mai più giungere alla meta! Sparirono, misteriosamente, fra le nebbie, fra le nevi, nei crepacci del ghiacciaio. Come? Quando? Ecco quanto non si saprà mai più!

Quanto era umanamente possibile per trovare i tre valorosi, o almeno i loro cadaveri, riuscì inutile; di essi non si saprà più nulla, nulla, nulla!

L'anno scorso venne inaugurato a Courmayeur in Val d'Aosta un monumento in memoria della guida Ollier; e non si poteva trovare un'occasione più propizia di questa per inaugurare a Venezia il monumento a F. Querini, che a Venezia era nato.

Il monumento, di cui riproduciamo la parte superiore, venne affidato al giovane scultore Achille Tamburlini. Esso si compone di un piedistallo sormontato da un gruppo in marmo dell'altezza di m. 2,30. Una targa di bronzo reca i nomi del valdostano e del norvegese periti col conte Querini. Questi è rappresentato dal tragico momento in cui, vinto forse dallo sconforto, scruta ancor davanti a sè per scoprire il cammino del ritorno. Due cani stanno accosciati a' suoi piedi ignari della sorte che li attende, mentre nella fissità dello sguardo del giovane ufficiale è già il presentimento ch'egli non rivedrà più la sua Venezia, la famiglia, i compagni lontani.

Piazza di Agordo, detta il *Broi.*

Cencenighe nella Valle del Cordevole.

Ospizio al Passo di San Pellegrino e gruppo dei Monzoni.

Memorie liete e tristi

Nel leggere il programma del Congresso organizzato così genialmente dalla Sezione di Venezia del Club Alpino Italiano, mi sento affollarsi nella mente un cumulo di memorie.

Ritorno col pensiero a vent'anni, a venticinque anni or sono, e rivedo, come in un cinematografo, tutte le località ricordate nel programma, e tutte da me visitate nei tempi lieti della mia perseverante e non del tutto infeconda vita alpinistica.

In quegli anni, per raccogliere dati ed impressioni per le mie guide del Cadore, del Bellunese, del Trentino, di solito giravo solo. Col mio bastone, col mio sacco, partivo, con un programma sintetico, senza giornaliera meta prefissa; salivo per valli, varcavo passi, scalavo vette, e mi fermavo ove mi trovavo alla sera, ora in un buon albergo, ora in un'osteria, ora in un rifugio, ora in un fienile; ed ogni sera mi coricavo con qualche cognizione nuova, di quelle che non si trovano o non si comprendono sulle carte o nei libri; e fra la veglia ed il sonno, e dormendo, rivedevo verdi chine tagliate dal bianco nastro della strada, e torrenti bianchi come latte precipitanti fra i massi, e pareti dirupate, e cime aguzze e nuvole vaganti.

La mattina quella vita ricominciava; su prima del sole, e via, a veder cose nuove, a verificare dati e notizie, a rettificare qualche epigrafe in una chiesuola, a notar i dati d'un punto panoramico; via ad intervistare o il prete che scendeva leggendo il breviario, o il maestro, o la guardia di finanza, o il contadino, o il pastore. E come gioivo quanto potevo raccogliere un dato nuovo, rettificarne un altro passato pieno di spropositi di libro in libro; e come mi meravigliavo quando non potevo trovare un solo montanaro che mi sapesse dire i nomi delle cime più eccelse che circondavano la sua valle. — *Quella? Noi ghe disem la croda!* — La croda! Dove cessa l'erba, dove cessa l'utile, dove la china non dà più nulla, comincia la *croda*. E che importa al montanaro che essa si chiami Marmolada od Antelao, Pelmo o Civetta, Tofana o Latemar? Ora non è più così; e, a forza di sentirli ricordare da alpini e da alpinisti, anche i montanari hanno imparato a conoscere i nomi dei loro monti; e li hanno imparati anche perchè molti montanari sono stati e sono alpini, e si sono educati nella grande scuola dell'esercito.

Le uniche gioie, le vere gioie, le gioie più pure ed immacolate della vita non si provano che nell'alpinismo. Siete voi alpinisti? E direte subito che questo è vero! Non siete voi, o non siete stati, alpinisti? E questa verità non potrete comprenderla giammai, aveste pure anche la vasta mente di Paulo Fambri, che cento volte mi disse, colla sua voce ruggente, di non aver mai potuto comprendere che gusto ci fosse ad andare in montagna. Egli non c'era mai stato; e perciò non capiva!

La strada detta *Cavallera*, da Perarolo a Tai di Cadore.

Ma noi quel gusto, quella voluttà la proviamo. Sino dai primi passi mossi sulla falda o sul viottolo, noi sentiremo come dilatarsi il nostro petto, sotto l'influenza di quell'aria leggera e pura, viva e fresca; e noi proveremo un'ineffabile voluttà nel bere quell'aria, che prima di noi non era ancor stata bevuta da alcuno, e che rianima i nostri polmoni, avvezzi quaggiù, nei locali risplendenti e nelle vie della città, ad assorbire aria infetta, bevuta, ribevuta e rimandata da migliaia d'altri petti. Intanto che il nostro polso batte più celere, che la nostra respirazione si fa più larga e profonda, e che in tutto il nostro essere rifluisce una nuova vita, la pianura va confondendosi nella nebbia lontana, le valli si abbassano e sprofondano, e la montagna va sempre più aprendo gli scrigni de' suoi tesori. Ed allora il botanico si allieta nel vedersi passar davanti così numerosi e cari amici, dalla vite al ginepro, dall'olivo al mugo, dalla rosa al rododendro, dalla mammoletta all'edelweiss; ed il geologo sfoglierà le pagine che narrano la

Lago e Passo delle Selle.

Rifugio Taramelli nella Valle dei Monzoni.

Albergo al Passo del Pordoi.

Pozza in Valle di Fassa.

storia di questa terra già tanto vecchia ed ancor così giovane; ed il meteorologo troverà colassù la risposta a molte domande che si era fatte in pianura; e lo storico troverà nascosti colassù nomi antichi di luoghi, di costumi, tradizioni, superstizioni, leggende che vivono intorno agli alti

Verso il Passo delle Selle

laghi ghiacciati ed alle cime nevose, e che gli parleranno di genti scomparse, di popoli dei quali non si sa nè donde siano venuti, nè dove sieno andati. E salendo e salendo e salendo passeremo per tutte le più svariate colture e deserti, dai vigneti alle foreste, dalle foreste ai pascoli, dai pascoli alle rocce nude, dalle rocce ai ghiacciai, dai ghiacciaì alle nevi eterne; e traverseremo in un giorno tutte le stagioni dell'anno, dal caldo afoso ed estivo della pianura sino al venti ghiacciati delle vette sublimi; e, con poca spesa ed in poco tempo, percorreremo in un giorno tutti i climi, tutti i paesaggi di Europa: e partiti di buon mattino dall'Italia, salutati dai profumi degli aranci e delle gaggie, ci riposeremo le sera in qualche alto rifugio, presso il quale rivedremo i fiorellini che abbiamo colti in riva al mare nelle isolette della Norvegia; e in quelle meste solitudini ci sembrerà di aver davanti un paesaggio lappone, coi suoi muschi, coi suoi licheni, colle sue nevi, e ci guarderemo attorno come trasognati, quasi meravigliandoci di non veder sbucar fuori le corna di una renna che si tiri dietro la slitta occupata da qualche lappone bestialmente unto ed infagottato nella sua pelle.

Ma passa anche il tempo degli studî e delle contemplazioni serene, e viene, non sempre e per tutti, il momento delle azioni decisive, quando l'alpinista, deve dirsi risoluto: *Ogni viltà convien che qui sia morta!* Siamo ai piedi d'una china di granito, ripida come il tetto d'una cattedrale gotica, e bisogna arrampicarvisi coi piedi e colle mani; siamo sotto una parete dolomitica, che si sgretola al primo tocco, e bisogna scalarla; siamo sopra una cresta stretta e tagliente come la lama di un coltello, e bisogna superarla; siamo davanti ad un crepaccio angusto e profondo, e bisogna saltarlo; ci si allarga davanti un colatoio ripido ed oscuro, e bisogna internarvisi, alzandosi ed avanzando a forza di gomiti e di ginocchia; ci inoltriamo per uno sperone fiancheggiato da due precipizî, e bisogna percorrerlo con piede e con occhio fermo. Non tutti certo comprendono ed apprezzano l'austero piacere di quella fatica voluta, e raggiunta solo a prezzo d' un' altra fatica; non tutti sanno preferire quella gioia rude e selvaggia a quella molle e soporosa che ci può offrire il nostro soffice letto dove si dorme e poltrisce o il sedile d'un caffè, dove si passa il tempo fra l'ozio e la maldicenza; ma tutti però capiscono subito che in una di quelle gite un giovane fa più ginnastica di quella che finga fare in un anno di scuola, e con quelle fatiche materiali si rende pronto e forte per le lotte della vita.

Ma noi procediamo per l'aspra via; ed alla emozione della lotta contro la inesorabilità della roccia, noi sentiremo aggiungersi il piacere della difficoltà vinta, della confidenza nei nostri muscoli, della coscienza di bastare a noi stessi, della nostra forza da cui dipende la nostra salvezza e la nostra vita, della serenità con cui si mirano, senza tremare ed anzi sorridendo, i pericoli che ne circondano. Ma quando finalmente la estrema vetta è superata, quando l'immane mostro contro il quale abbiamo lottato è già vinto e sotto i nostri piedi, quando l'alta meta è raggiunta, quale gioia sublime ed ineffabile non si prova nel sedere su quella cima sospirata, nell'abbracciare d'un solo sguardo quell'oceano ondulato di monti nevosi e selvosi, di colline lontane lontane, di bassi ed oscuri valloni!

E come, assieme con quella gioia, ci invade anche un arcano turbamento di lontananza e solitudine, come sentiamo che quell'immenso silenzio ci schiaccia ci annichilisce! Ma pure, quanto è grato quel silenzio! Lassù, della vita comune o volgare, colle sue piccinerie e colle sue lordure, colle sue invidiucce e pettegolezzi, colle sue noie e fatiche, colle sue cure e batracomiamachie, non giunge più nulla, neppure il vano rumore, che è la parte più viva di essa; l'uomo è giù giù così basso che quasi non se ne sospetterebbe l'esistenza, perchè egli non riesce a far giungere sino su a noi l'eco dei suoi pianti frequenti e delle sue rare grida di gioia. Come Gesù dall'alto della montagna, sulla quale Satana lo aveva portato per tentarlo, così noi, dalle alte cime, dei regni di questo mondo non vediamo che la misera piccolezza. Eppure anche lassù il silenzio spaventoso è rotto qualche volta. Vi si sente il vento gemere nelle fessure della roccia e portarci lo scroscio della cascata lontana, e si odono, secchi ed improvvisi, i crepitii dei ghiacciaî che si spaccano, il rimbombo dei blocchi di ghiaccio e dei massi di roccia che si staccano e piombano rumorosi per andar a battere e tacere in eterno sul fondo degli abissi, e l'ululo della valanga che scende ingrossando, trabalzando, rovinando. Ed anche sin lassù

Falcade.

si spingono gli animali, e se la flora alpina comincia dalla vite per finire coll' edelweis, la fauna comincia dall'uomo per finire coll' avoltoio.

Ma discendiamo ormai da quell'alta vetta, e rifacciamo il nostro viaggio. Salendo siamo passati non per salti ma

Alba in Val di Fassa col Sasso Lungo e Passo delle Selle.

I Serrai di Sottoguda al Sasso di Tai.

La cappella nel Serrai di Sottoguda.

gradatamente, da una zona all'altra, e la mattina eravamo fra i vigneti, e la sera fra le brine; e così anche nella vita passiamo insensibilmente da una ad un'altra età, e da bambini rosei e vivaci ci trasformiamo, quasi senza accorgerci, in vecchi canuti e cadenti. Ma la via del monte si può ricalcare, si possono in poca ora abbandonare le bianche nevi della cima per rivedere le bionde spighe della pianura; ma, ohimè, noi non potremo mai cangiare i bianchi capelli del vecchio coi biondi ricciolini del bambino!

E, pur troppo, *non omnia possumus omnes*... a tutte le età, e nello scorrere il programma dei buoni amici di Venezia, nella rubrica delle adesioni non si può scrivere *si* da per tutto; e bisogna accontentarsi di rivedere colla memoria quei luoghi tutti percorsi e ripercorsi quando gli anni di età, i chilogrammi di peso ed i capelli bianchi erano in numero minore!

E colla memoria appunto rivedo l'angusto e roccioso canale per cui da Agordo scende il Cordevole; e l'ampio bacino agordino, fiancheggiato da vette dolomitiche che il tramonto dipinge colle tinte più svariate; e la valle del Biois, ove ricordo il grosso oste del *Gallo*, e la ostessa di Falcade, col cappello da uomo in testa e la pipa in bocca, e sempre intenta a giuocare alla morra od alle carte; e tutta la valle di Fassa così pittoresca per chi la percorre risalendo a ritroso dell'Avisio, e così minacciata dall'alpinismo politico pangermanistico; e il Pordoi, ove non c'era ancora la grande strada e non sorgeva ancora quell'edificio che è non soltanto un albergo, ma anche una affermazione e una sentinella; ed il passo della Fedaia, per il quale passerebbe senza dubbio una strada se quel passo non separasse il confine non fra due nazioni, ma fra due Stati; e gli angusti Serrai di Sottoguda, una delle più pittoresche gole delle nostre Alpi; e via e via sino a Misurina col suo Monte Piana, che offre senza fatica alcuna, uno dei più vasti panorami del Veneto.

E assieme con cento luoghi rivedo cento persone: il vecchio pastore, sempre vissuto lassù, da anni ed anni, colle sue bestie e colle sue procelle; il carbonaio e la povera contadina, umilissime persone, e pur condannate alla pena riservata da Dante ai superbi, a camminare cioè col capo tenuto chino da un peso immane caricato sul collo; la ragazza cadorina, scendente rapida giù per i prati col grembiule azzurro e coi biondi capelli al vento; la guardia di finanza, che s'alza di soprassalto dal suo sacco di pelle

Lago e Passo della Fedaia.

credendo di vedere in me il contrabbandiere; il contrabbandiere, che, com'è naturale, passa sempre dove non c'è la guardia; frotte di bimbi folleggianti, colle farfalle, sui prati; donne piangenti su qualche croce modesta negli angusti erbosi cimiteri, ove si deve riposare e dormire così bene!

E ripensando ai boschi ed alle valli del Cadore, e ricordando d'aver mirato da qualche eccelsa cima quel paese che è albergo d'un patriottismo forte ed indomabile come le eccelse cime dei suoi monti nevosi, o d'aver lette le epigrafi lapidee che ricordano i fatti salienti d'una grande

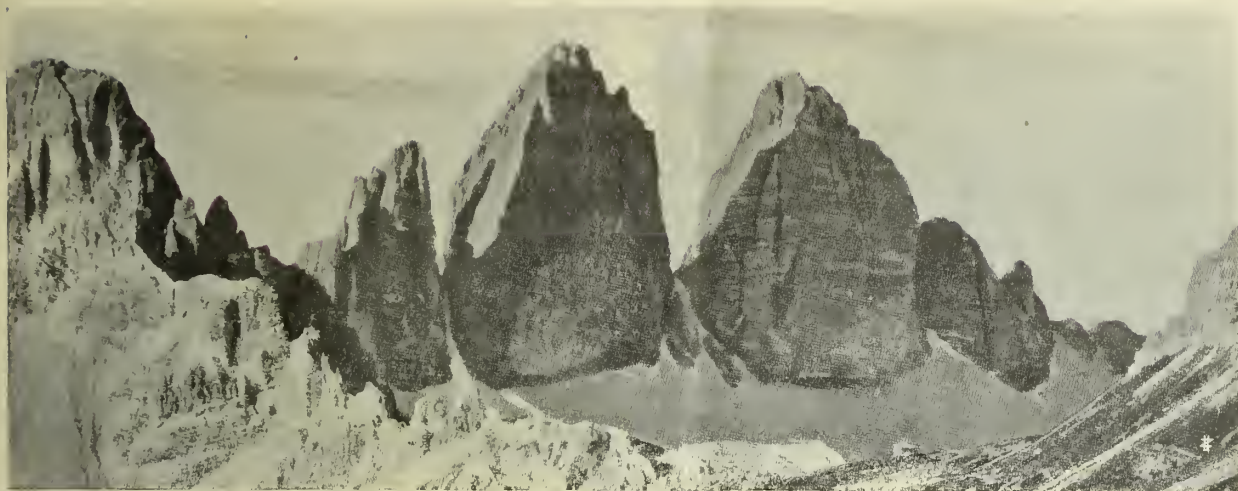
Monte Pelmo.

epopea, mi vedo passar davanti all'accesa fantasia, come una celestiale apparizione, la pallida e bionda figura di Pietro Fortunato Calvi, percorrente sul leggendario bianco destriero quelle vallate; ed ora mi pare vederlo verso Cortina d'Ampezzo quando « saltato su 'l limite della strada al confine austriaco, biondo, diritto, immobile » sventola, in segno di guerra e sfida, un fazzoletto rosso; ora mi pare di vederlo verso Termine quando, a capo di duecento armati solo di lancia, punta l'unico cannone che ancor possedeva; ora mi pare di vederlo a Rivalgo, ove i suoi Cadorini fanno piombare sui Croati una tempesta di sassi e macigni. Dopo quaranta giorni di lotta si ritira; ritorna, qualche anno appresso; è preso, processato, condannato a morte; ricusa di firmare la domanda di grazia; sale sereno il patibolo; muore a 38 anni, decorato dell'ordine supremo del capestro, e col nome d'Italia sulle labbra; è sepolto ai piedi della forca; e il Carducci canta:

> Io vo' rapirti, Cadore, l'anima
> di Pietro Calvi; per la penisola
> io voglio su l'ali del canto
> Aralda mandarla.

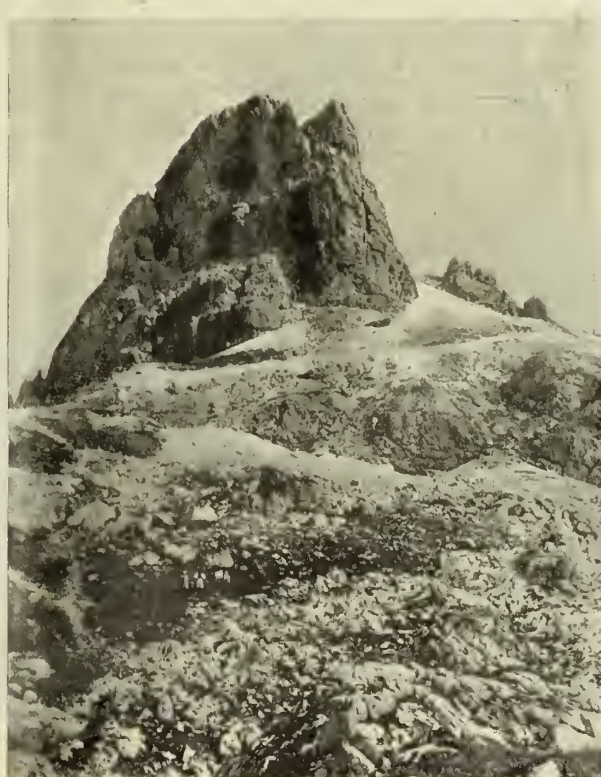
Il Cadore, ai miei tempi, era assai meno noto di adesso e meno noti erano i suoi monti; non c'erano i rifugi della Sezione di Venezia sul Pelmo, sull'Antelao, sulle Marmarole; non c'erano i grandi alberghi di Misurina e di Borra; non s'erano ancora inventati gli automobili, che ora percorrono il Cadore in tutti i sensi; ma quella regione è forse ora più interessante di allora?

Non ci addentreremo nello studio della questione; ma sì, ci rallegreremo nel constatare che il Cadore è ora conosciuto e visitato cento volte di più che vent'anni or sono, e visitato (sia ringraziato Iddio!) non soltanto, come una volta, da Inglesi e da Tedeschi, ma anche da Italiani, i quali hanno finito col persuadersi che la Svizzera la abbiamo in casa nostra, e colle strade libere anche agli automobili.

A proposito! Il giorno 6 settembre, al Passo di San Pellegrino, i soci del Club Alpino Italiano s'incontreranno

Le Tre Cime di Lavaredo da Misurina.

Tre Croci.

Lago di Misurina.

Civetta.

Nuvolau.

coi soci della Società Alpinisti Tridentini. E inutile commentare questo avvenimento, eloquente in sè stesso per chi sa comprenderlo; ma voglio solo ricordare che l'alpinismo nel Trentino, anzi in tutta la zona meridionale delle Alpi, ha carattere, se non politico, certo altamente nazionale, per la difesa della lingua, della nomenclatura, della influenza, degli interessi. Ciò premesso ricorderò che il Club Alpino Italiano conta in tutto 5 500 soci, e la Società degli Alpinisti Tridentini 1600 soci; in tutto adunque 7100 soci.

Il Deutscher und Oesterreichischer Alpenvereim, o, per intenderci meglio, il Club Alpino Tedesco Austriaco, che ha il suo Consiglio centrale a Innsbruck, conta:

In Germania	45 552 soci
In Austria	17 525 soci
Totale	63 077 soci

Queste cifre dovrebbero pur insegnarci qualche cosa; dovrebbero spingere quanti possono farlo ad inscriversi fra i soci del Touring, del Club Alpino, della Società degli Alpinisti Tridentini; dovrebbero persuaderli che le ciarle non servono a nulla, ma che bisogna opporre propaganda a propaganda, visite a visite, schiere a schiere, cartelli a cartelli, carte a carte, pubblicazioni a pubblicazioni, rifugi a rifugi, alberghi ad alberghi. Questo dovrebbero insegnarci quelle cifre; e se nulla c'insegnassero, peggio per noi!

Il congresso di Venezia si aprirà coll'inaugurazione del monumento a Francesco Querini; e il pensiero gentile rivolto a quel povero morto mi richiama alla mente altri morti, ed altri compagni di gite nella regione delineata nel programma; e ricordo il carissimo amico Angelo Binetti, l'innamorato fotografo delle Alpi Venete, colla bocca sempre sorridente fra la sua barba nera, colla parola sempre allegra ed arguta, rapitoci in due giorni da male misterioso; ed il mio cugino dott. Carlo Zasso di Agordo, che tanto mi aiutò nello studio delle sue valli amatissime, morto in due giorni per la puntura d'una mosca; ed Achille Vecelli di Pieve di Cadore, che mi fu compagno e consigliere nello studio della sua superba regione, morto suicida in un momento di sconforto; il prof. Antonio Ronzon, che alla illustrazione del Cadore consacrò tutta la sua attivissima esistenza; ed il maggiore Davide Menini, gradito e coltissimo compagno sui monti cadorini, morto da prode alla testa del suo battaglione di alpini alla battaglia di Adua. Così è la vita! Alle memorie più liete vanno mescolandosi le memorie tristi!

Ma se gli alpinisti muoiono, non muore l'alpinismo; esso anzi si diffonde e si trasforma; e si centuplicano gli alpinisti ora che sino ai passi più modesti o più eccelsi (dal Gran San Bernardo allo Stelvio, dal Cenisio al Brennero, dal Pordoi a Toblach), si può andare in bicicletta o in automobile. Il turismo non ha ucciso l'alpinismo; ma lo ha anzi reso più facile, più economico, e perciò più accessibile; e chi non crede che ciò sia vero, intervenga al Congresso Alpino di Venezia, e si persuaderà!

OTTONE BRENTARI.

Panorama di Agordo.

Pieve di Cadore.

Cortina d'Ampezzo.

Piazza di Pieve di Cadore.

Casa di Tiziano a Pieve.

Il Palace Hôtel des Dolomites e la Rocchetta.

Il Palace Hôtel des Dolomites e la Forcella Grande.

Il Re e la Regina delle Dolomiti

Gli alpinisti veneziani hanno voluto fare le cose in grande; e, fra le innumerevoli vette che aspiravano all'onore di essere prescelte in questa grande campagna alpinistica, scelsero addirittura l'Adamello e la Marmolada, che sogliono chiamarsi il Re e la Regina delle Dolomiti.

A proposito: che cosa sono, dove sono le Dolomiti? Nei libri (inglesi e tedeschi, nella loro grande maggioranza, e solo in minima parte tradotti in italiano, benchè parlino di monti tutti ed esclusivamente italiani!) che parlano del Cadore, dell'Agordino, del Trentino, si sente sempre parlare di *Dolomiti* di *Alpi Dolomitiche*; nome che si suol dare a quel complesso di monti che viene limitato a settentrione dalla Rienz (Pusteria), dal passo di Toblach, dalla Drava; a mattina dalla valle di Sesto, dal passo di Montecroce, dalla valle del Piave; a mezzogiorno dal Brenta; ed a sera dall'Adige e dall'Isarco; ed è qui da notarsi che questi confini, mentre racchiudono anche monti che non comprendono un metro cubo di roccia dolomitica, ne escludono altri formati di dolomia ricchissima di magnesia: quali quelli del famoso gruppo di Brenta nel Trentino occidentale. Rigorosamente parlando, non sarebbero dolomitici neppure il predetto Re e la predetta Regina; che infatti l'Antelao consta in gran parte di Dachsteinkalk (calcalare a megalodonti, poverissimo di magnesia, e quindi pochissimo dolomitico), e la Marmolada è di dolomia infralaibliana.

Rifugio Tiziano sulle Marmarole.

Gli alpinisti poi, che non hanno tempo di perdersi in tutte codeste sottigliezze, che badano più alla forma che alla sostanza, e che studiano i monti più al loro esterno che nel loro interno, usano chiamare *dolomitici* tutti i monti che spingono al cielo, a guglie e pinnacoli arditissimi, le loro cime rocciose; ma partendo da tale concetto, troppo vago e troppo poco scientifico, sarebbe impossibile il determinare il confine delle Alpi Dolomitiche.

Le parole *dolomia* e *dolomite* hanno la loro origine dal nome del chimico Deodatus Guy Tancred de Galet de *Dolomieu* (1750-1801), che fu il primo che fece ricerche su questo genere di roccia; e roccia *dolomitica* deve venir considerata, secondo la maggioranza dei chimici, solo quella che contiene il 29 per cento di carbonato di magnesia. Senza addentrarci in codesto labirinto di questioni, e pur sapendo che il nome di *Alpi Dolomitiche* non ha alcun vero fondamento nè scientifico in generale, nè geografico in particolare, ci basti il dire che questo nome serve per indicare, sommariamente e vagamente, agli alpinisti, l'unione dei monti di Fassa e Primiero nel Trentino, e di Agordo, Zoldo, Cadore, Ampezzo, Misurina e Sesto nel Veneto.

Ciò premesso... ritorniamo alle L. L. M. M.

L'Antelao (m. 3255) è il più interessante ed il più noto dei monti del Cadore, nel cui mezzo sorge isolato, colla sua solida e maestosa forma piramidale. Quella dell'Antelao è la più elevata montagna italiana delle Alpi meridionali *entro i confini del regno*. Quattro cime lo superano in altezza nelle Alpi meridionali: la Marmolada (m. 3494), il Cimon della Pala (m. 3343) ed il Sorapiss (m. 3291) che sono però sulla linea di confine, e la Tofana (m. 3269) che è tutta in territorio austriaco.

La prima ascensione dell'Antelao fu compiuta il 18 settembre 1863 da Paolo Grohmann colle guide Ossi Francesco ed Alessandro Lacedelli; la seconda da lord F. Douglas (perito poi sul Cervino) e F. L. Latham; la terza

Rifugio San Marco sull'Antelao.

da Tuckett e Whithwell il 17 giugno 1870. I primi Italiani che superarono questa vetta furono, il 21 agosto 1875, il colonnello Pozzolini, e gli ispettori forestali G. C. Simeoni e Saravia, colle guide Zanon e Cesaletti. Il panorama che si gode dall'Antelao (e che ha un diametro di oltre 250 chilometri) è uno dei più grandiosi che si conoscano.

Dal Re passiamo alla Regina.

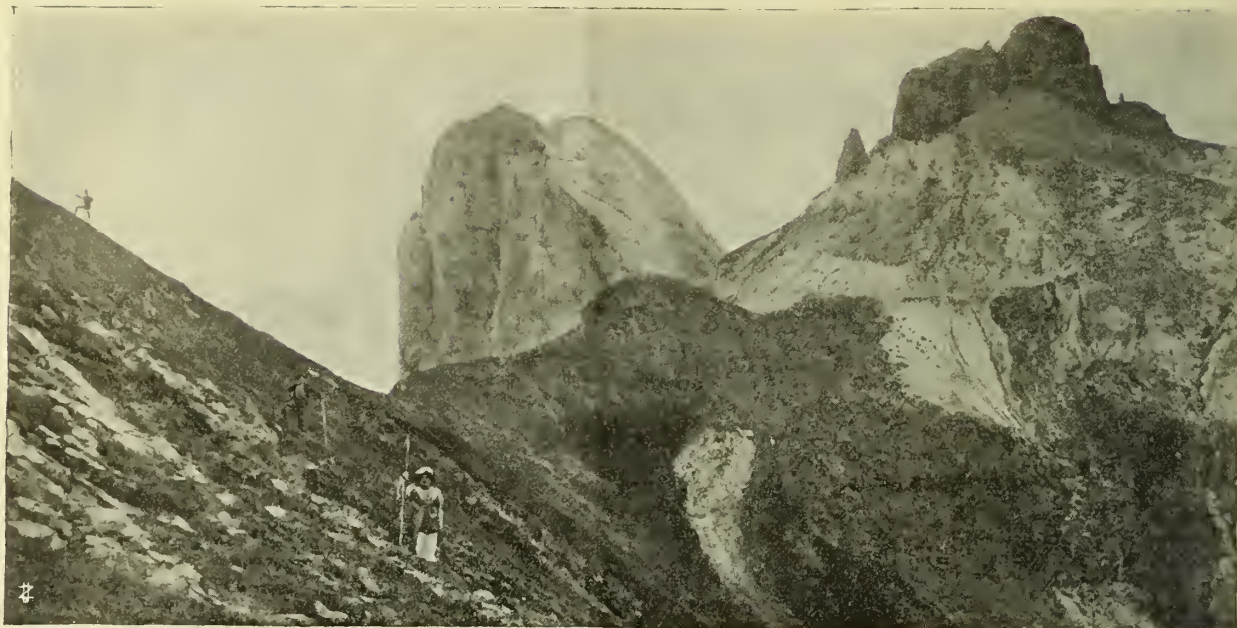
Il gruppo che prende il nome di **Marmolada** contiene le punte più alte di tutto il gruppo delle Dolomiti. Le

Rifugio Venezia sul Pelmo.

possenti masse dolomitiche si alzano con innumerevoli dossi e diramazioni sino agli estesi ghiacciai e nevaî che coprono pel tutto le coste e la cresta del dosso superiore.

Il primo tentativo per vincere questa cima venne fatto sino dal 1803 dal prete italiano Terza, che precipitò in un crepaccio del ghiacciaio, e vi trovò la morte. Il 25 agosto 1856 due altri preti, don Pietro Mugna e don Lorenzo

Marmolada e Pizzo Vernel.

Il Colle del Ferro e la cima dell'Antelao dal Rifugio Venezia.

Pizzo di Santa e Punta nera degli Spiriti nel gruppo della Marmolada.

Nicolai, in compagnia di G. A. de Manzoni e di Antonio Marmolada, salirono molto avanti sul monte, ma non raggiunsero però la vera cima.

Pure vani riuscirono i tentativi di Ball nel 1860, Rutner nel 1861, Grohmann nel 1862.

Cima delle Cinque Dita.

La prima salita sulla più alta cima venne compiuta il 28 settembre 1864 dallo stesso Grohmann (che l'anno antecedente aveva vinto l'Antelao) colle guide Angelo e Fulgenzio Dimaj. Come la seconda salita dell'Antelao, anche la seconda della Marmolada è dovuta a lord Douglas, qui salito nel giugno nel 1865, e morto il mese seguente sul Cervino.

In seguito la salita divenne abbastanza comune. La vista è grandiosa su quasi tutta la catena alpina, e specialmente sui Tauern e sulle Dolomiti.

La prima salita invernale (25 novembre 1883) è quella del dott. Carlo Candelpergher, ancora florido presidente della Società degli Alpinisti Tridentini.

Nel parlare del Re e della Regina, non dobbiamo dimenticare le altre numerose Altezze Reali di questo paradiso dell'alpinista, come le Marmarole, dame di corte di Re Antelao; il Sarapiss; il Cristallo; il Bosco Nero; il Pelmo, che del Re sembra l'immenso trono, o il degno rivale.

> Pelmo... e Antelao da' bianchi nuvoli il capo
> grigio ne l'aere sciolgono,
> come vecchi giganti che l'elmo chiomato scotendo
> a la battaglia guardano.

Così canta il Carducci; e noi proseguiremo ricordando ancora la Civetta, che sembra un immane organo che attenda chi venga a suonare su esso l'inno dei monti; e l'ardita Croda da Lago; e le Tre Cime di Lavaredo, le Tre Grazie che fanno festa di luce e colori specchiandosi nel Lago di Misurina; e le Alpi Agordine col Framont, Chiara, Gusella; e le Alpi Fassane, col Latemar, Rosengarten, Sasso Lungo, Sasso Piatto, Cima delle Cinque Dita, e le numerose vette dalla Ladinia. Chi le numera, chi le ricorda tutte?

Ricorderemo invece che dello studio di questo territorio, oltre alla Società degli Alpinisti Tridentini, colle sue pubblicazioni e rifugi, assai benemerita si è resa pure la Sezione di Venezia del Club Alpino Italiano (presieduta dal valente Giovanni Arduini) specialmente colla costruzione dei suoi tre rifugi sui monti del territorio dolomitico.

Il Rifugio Venezia (m. 2090) sorge sotto il Torrione orientale del Pelmo, e fu inaugurato l'11 settembre 1892.

Il Rifugio San Marco (m. 1900) venne eretto presso la Forcella Piccola (m. 2121) perchè servisse alla salita dell'Antelao e del Sorapiss. Fu inaugurato il 29 settembre 1895.

Il Rifugio Tiziano fu inaugurato nel 1903 sulle Marmarole « care al Tiziano », come ricordò il Carducci, e fu battezzato col nome glorioso dell'immortale pittore cadorino che le Marmarole riprodusse nei paesaggi di sfondo di più d'uno dei suoi quadri.

Plausi adunque alla Sezione di Venezia, per le sue tre... gondole alpine, varate nelle onde del mare dolomitico.

XXXVI Congresso degli Alpinisti Italiani

presso la Sezione di Venezia — 4-10 settembre 1905

PROGRAMMA:

Lunedì, 4 settembre.

Al mattino: inaugurazione del monumento eretto dalla città di Venezia a Francesco Querini.

Ore 14. Assemblea dei Delegati e seduta del Congresso nella sede della sezione (rist. Bauer Grünwald, 1° piano).

Ore 19. Pranzo sulla terrazza del Grand restaurant sur la Mer, al Lido.

Martedì, 5 settembre.

Ore 4,45. Partenza in ferrovia per Sèdico-Bribàno (colazione in treno).

Ore 8,30. Arrivo a Sèdico-Bribàno e partenza in vettura per Àgordo.

Ore 12,30. Arrivo ad Àgordo, e pranzo nella sala del Municipio.

Ore 15.30. Partenza in vettura per Cencenighe.

Ore 16,30. Arrivo a Cencenìghe (m. 773), e proseguimento a piedi (chm. 10) fino a Falcàde (m. 1145).

Ore 19. Cena a Falcàde e pernottamento.

Mercoledì, 6 settembre.

Ore 4. Sveglia, caffè-latte.

„ 5. In marcia per San Pellegrino (m. 1910).

Ore 7,30. Al Passo di San Pellegrino **incontro con gli alpinisti Tridentini**; spuntino all'albergo dei Monzòni.

Ore 8 30. Partenza per il Passo delle Selle (m. 2531) e il rifugio Taramelli (m. 1900) della S. A. Tridentini in Val dei Monzòni.

Ore 11,30. Colazione al rifugio Taramelli offerta dalla S. A. Tridentini.

Ore 12,30. Partenza per Pozza in Val di Fassa (m. 1290).

Ore 14. Partenza in vettura per Canazèi (m. 1463).

Ore 15,30. Proseguimento a piedi per i sentieri (due ore di salita), o in vettura per la nuova strada (tre ore) verso il Passo di Pordòi.

Ore 19,30. Pranzo e pernott. al Grand Hôtel Pordòi (m. 2140).

Giovedì, 7 settembre.

Ore 5. Sveglia, caffè-latte.

„ 6. In marcia per prati e sentieri verso il Passo di Fedàja (m. 2093).

Ore 9. Spuntino all'albergo Valentini a Fedàja.

„ 10. Partenza per i Serrài di Sottogùda e Rocca Piètore (m. 1143).

Ore 13. Pranzo nelle sale del Municipio.

„ 16,30. Partenza per Caprile (m. 1023) e Selva Cadorina (m. 1317), chm. 8.

Ore 19. Cena all'albergo Valle Fiorentina a Sella, e pernott.

Venerdì, 8 settembre.

Ore 5. Sveglia, caffè-latte.

„ 6. In marcia per Val di Codalunga e Val di Zònia al Passo di Giàu (m. 2175): tre ore); discesa a Cortina d'Ampezzo (m. 1224: tre ore).

Ore 12,30. Pranzo all'Hôtel Cortina.

Ore 15. Partenza per il Passo di Tre Croci (m. 1808) e il Lago di Misurina (m. 1755: tre ore).

Ore 19. Cena al Grand Hôtel Misurina; festa pirotecnica sul lago; pernott.

Sabato 9 settembre.

Ore 5,30. Sveglia, caffè-latte.

Ore 6,30: In marcia per il Ponte delle Acquerosse (m. 1203) e Val di S. Vito.

Ore 8,30. Spuntino nel bosco di San Marco.

Ore 9,30. Partenza per la Forcella Grande (m. 2250) e rifugio S. Marco (m. 1940).

Ore 13. Colazione al rifugio San Marco.

Ore 16. Partenza per Borca (m. 976: due ore).

Ore 19. Pranzo offerto dalla sezione di Venezia nel Palace-Hôtel des Dolomites, ai congressisti inscritti per almeno due giornate; pernottamento.

Domenica, 10 settembre.

Ore 6. Sveglia, caffè-latte.

„ 7. Partenza in vettura per Pieve di Càdore (due ore).

Ore 10. Colaz. all'Hôtel Progresso.

Ore 11,30. Proseguimento in vettura per Belluno (cinque ore).

Ore 16,30. A Belluno, pranzo all'Hôtel Cappello.

Ore 18,10. Partenza in ferrovia per Venezia.

VARIANTI.

A) **Ascensioni della Marmolàda** (m. 3344).

Mercoledì, 6 settembre.

Ore 15. Da Canazèi (m. 1463) proseg. a piedi per Alba e Penìa a Fedàja.

Ore 19. A Fedàja (m. 2033) albergo Valentini, pranzo e pernottamento.

Giovedì, 7 settembre.

Ore 4 —. Sveglia, caffè-latte.

„ 4,30. In cammino.

„ 9 —. Sulla vetta della Marmolàda, refezione.

„ 12 —. Di ritorno a Fedàja, spuntino.

„ 13 —. Partenza per Rocca Piètore.

„ 16 —. Arrivo a Rocca Piètore e ricongiungimento con gli altri congressisti.

B) **Ascensione dell'Antelào** (m. 3264).

Venerdì, 8 settembre.

Ore 15,30. Da Cortina d'Ampezzo partenza in vettura per S. Vito del Cadore.

Ore 17. Proseguimento a piedi fino al rifugio San Marco (m. 1840).

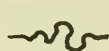
Ore 19. Cena e pernott. al rifugio.

Sabato, 9 settembre.

Ore 4. Sveglia, caffèlatte.

Ore 4,30. In cammino.

„ 9,30. Sulla vetta dell'Antelào, refezione.

„ 13 —. Di ritorno al rifugio; ricongiungimento con gli altri congressisti a colazione.

LA VALSASSINA

Nei giorni 22 e 23 luglio ebbero luogo un convegno ciclistico ed una gita in Valsassina, promossi l'uno dal Consolato locale del Touring e l'altra dal Comitato che con felice pensiero si è costituito fin dall'anno scorso a Milano, col duplice scopo di interessarsi del miglioramento di questa valle, specialmente per quello che riguarda le sue comunicazioni coi maggiori centri, e di richiamare su di essa — che è senza dubbio una delle più splendide che si aprano nelle nostre Prealpi — l'attenzione e l'amore di una più larga cerchia di turisti.

A quella gita — la prima che si compia in quest'anno — ne seguiranno presto altre, che non dubitiamo sieno per riuscire altrettanto importanti e solenni per concorso di partecipanti. Crediamo quindi opportuno riprodurre qui con incisioni, fatte da fotografie appositamente eseguite, o tolte da quadri di quell'artista delicato e sobrio che è

La Pioverna, tra il ponte di Chiuso e d'Introbio (quadro di Carlo Agazzi).

Carlo Agazzi, e descrivere come il grande amore ci detta, qualche particolare aspetto della plaga magnifica.

Magnifica, diciamo, perchè la Valsassina è veramente una delle vallate lombarde che una volta vedute, lasciano nello spirito una profonda, invincibile nostalgia. Chi da Lecco, per Ballabio, Barzio, Introbio, Primaluna, Cortenova, Taceno, si è spinto su sino a Bellano, seguendo il corso della Pioverna pittoresca, oppure facendo escursioni per le piccole deliziose valli laterali e specialmente per quella splendida Val Varrone che insieme alla Val Troggia, è la parte più alpestre della Valsassina, chi è salito sulle Grigne, chi ha contemplato la Valle dal Legnone, chi è passato per Esino, chi ha valicato Cainallo, porta indelebile con sè il ricordo di quei monti e di quei precipizi, di quelle praterie aperte su cui le mucche pascolanti vedute da lungi sembrano pulcini che razzolino, e di quelle casettine dai tetti d'ardesia e dalle finestruzze mal squadrate. Emana da quei luoghi semplici e sublimi un soffio di poesia così intimo e così grande che per sempre poi vi occupa lo spirito e vi fa pensare con nostalgico pensiero ai giorni che in cospetto di quelle naturali bellezze vi fu dato di passare.

Poco dista questa valle dalle porte di Milano. La via più comoda per accedervi, venendo dal piano, è quella che parte da Lecco e che si interna tra il S. Martino e il Monte

Panorama di Introbio.

Due Mani; è la provinciale, che forse non tarderemo a veder percorsa da buoni automobili, per quanto numerosi sieno gli ostacoli che ancora si frappongono alla effettuazione di questo progetto; speriamo che l'opera del Comitato « Pro Valsassina » abbia anche in questa circostanza a riuscire provvida ed efficace.

Per intanto da Lecco sino al ponte di Premana — vale a dire per tutto il semicerchio descritto dalla Pioverna, il cui corso costituisce la Valsassina propriamente detta — c'è la diligenza che fa servizio due volte al giorno. Introbio, capoluogo della valle prima della soppressione della sua pretura mandamentale, avvenuta nel 1890 — sta quasi a metà strada, a 16 chm. da Lecco e a 19 da Premana: mediocremente spaziata si apre dinanzi a questo ameno paesello una pianura a prati ed a campi ed alle spalle gli sovrastano le colossali montagne dette « Cima di Cam »

Introbio (da un quadro a sanguigna di Carlo Agazzi).

(m. 1297) e « Cima di Foppabona » (2083). Un tempo Introbio fu uno dei centri ferrieri più importanti della Lombardia; ora invece l'industria introbiese s'è volta specialmente alla macinazione della barite — di cui ci sono importanti cave a Camisolo — e alla produzione di formaggi che godono grande credito in Italia e fuori.

Notevole in Introbio, oltre il Pretorio e le vecchie chiese

di S. Michele di S. Antonio, è l'antica torre che s'innalza in mezzo al paese e che dallo stile sembra debba farsi risalire all'XI o al XII secolo. A meno di un chilometro poi fuori del paese, si ammira la splendida cascata della Troggia, detta anche « Paradiso dei Cani » che è una delle più solenni e sorprendenti scene della natura. Lo Stoppani nel *Bel Paese* descrive questa cascata con parole di viva ammirazione, ed il pittore Carlo Gozzi — uno dei paesisti valsassinesi della prima metà del secolo scorso — la fece oggetto di un suo quadro pregevolissimo.

Antica torre d'Introbio.

Per la sua posizione, che gli consente una temperatura fresca e ventilata anche nei giorni più torridi dell'estate, e per essere il punto di partenza di una quantità di escursioni amenissime su le cime circostanti, Introbio è destinato a diventare — quando il servizio automobilistico che metta la valle in comunicazione più diretta e costante con Lecco sarà un fatto compiuto — una delle stazioni estive più frequentate. Tale è anche la convinzione del signor Angelo Tomè — attivissimo Console del Touring in quella località — il quale quando parla dell'avvenire della *sua* valle, s'accende e s'entusiama come un innamorato che parli della sua bella. Quei soci del Touring che si recano ad Introbio non manchino di fargli una visita e se ne troveranno contenti.

A dieci chilometri più a Nord dell'ex capoluogo, in una fresca conca sulla sinistra della Pioverna, sorge Tartavalle, celebre per le sue acque minerali; qui ogni anno convengono per la cura numerosi villeggianti che popolano lo stabilimento appositamente costruitovi e che si riversano ad occupare anche gli alberghi e gli alloggi della vicina Taceno. Anche per chi non ha bisogno di curarsi colle acque minerali (le quali sono di non dubbia efficacia terapeutica, contenendo altresì una dose di ferro superiore a quella dell'acqua di Recoaro), Tartavalle si presta come ottimo punto di soggiorno estivo e centro di magnifiche escursioni nella valle e sui monti.

La cascata della Troggia.

La Pioverna, si è già detto, forma col suo corso a semicerchio la Valsassina propriamente detta, ed offre in più di un punto stupendi panorami. Il ponte di Chiuso — dove il Touring è rappresentato dal console sig. Virgilio Viganoni, che con gentilezza squisita mette a disposizione dei soci quanto può loro occorrere per riparazioni alle macchine ed alle gomme, nonchè guide, orari, ecc., è forse il luogo più pittoresco della vallata. Le magnifiche vedute che questo piccolo fiume presenta allo sguardo del gitante, scorrendo ad ora profondamente incassato tra i fianchi possenti delle montagne, ad ora libero espandendosi nel piano fiancheggiato d'alti pioppi e di robinie, hanno esercitato una grande seduzione sulla fantasia di quell'artista fervido e valente che è Carlo Agazzi, il quale ha dipinto la Pioverna in tre quadri pervasi da una poesia intima e sobria che meglio di qualsiasi più fedele fotografia valgono a dare il senso e a far comprendere lo spirito dell'incantevole paesaggio. Di questi quadri, per gentile consenso dell'autore, noi riproduciamo quello che ci mostra il tratto della Pioverna tra Ponte di Chiuso ed Introbio, dove il fiume lambisce a sinistra il piede d'alte rocce ergentesi a picco, ed è fiancheggiato a destra da una ricca vegetazione che lo divide dalla strada provinciale. Carlo Agazzi — ognun lo vede da questo suo quadro e dagli altri che ci è dato riprodurre e specialmente da quello splendido effetto di sole sul Legnone e da quello schizzo della Val Varrone che basterebbero da per sè a dargli fama di grande artista — è un poeta del paesaggio; egli lo interpreta con originalità e con efficacia grande, ci induce ad amarlo come lui l'ha amato, in quella particolar luce in cui a lui è apparso più seducente e bello: egli può dirsi il pittore della Valsassina a quello stesso modo che il Segantini fu — trascendendo da ogni apprezzamento sul valore artistico dell'opera segantiniana, da alcuni ancora discusso — il pittore dell'Engadina.

Val Varrone (da schizzo di Carlo Agazzi).

Dei monti che chiudono la Valsassina e l'incoronano come di un serto gigantesco ed imponente, i più cari all'alpinista sono: le Grigne, il Pizzo dei Tre Signori ed il Legnone.

Le Grigne — Grigna di Campione o Meridionale e Grigna di Moncodeno o Settentrionale — sono le cime valsassinesi meglio conosciute e più frequentate, e ciò per diverse ragioni; alla base della Grigna di Campione, detta anche confidenzialmente « Grignetta », sorge il Rifugio degli Escursionisti Milanesi; ond'è che qui quasi ogni domenica convengono numerose squadre di giovani amanti della montagna. La Grigna Settentrionale, colossale piramide costituita da un enorme ammasso dolomitico ricchissimo di fossili d'ogni maniera, è una delle vette più interessanti delle Prealpi; le sue rupi maestose — dice il prof. Fermo Magni nella sua pregevole guida della valle — tra le quali crescono numerosi gli edelweiss, i rododendri, le scudellarie alpine, ma che non offrono che magri pascoli o che sono prive di vegetazione, le guadagnarono il nome di *Grigna Pelata*. Ma quei dirupi che tanto interessano il naturalista sono un vero tesoro pittoresco per gli infiniti e svariati paesaggi che presentano, per l'esteso e superbo panorama.

La Grigna si può veramente chiamare la sentinella avanzata delle Alpi, perchè mentre è la prima grande vetta che sovrasta al piano lombardo, raggiunge l'altezza di metri 2410, altezza che la fa annoverare fra le più alte cime delle Prealpi.

Vi si può ascendere da parecchie parti; scegliendo la via di Mandello o quella di Esino — la prima delle quali è preferita da chi viene dal piano perchè è la più vicina, mentre la seconda è quella che io consiglierei fra tutte a coloro che si trovano in Valsassina o che, da Varenna, vogliono ascendere per la incantevole Val d'Esino — scegliendo, dico, una di queste due vie, la Grigna appare sublimemente variata e pittoresca, e per l'imponenza de' suoi dirupi e l'arditezza di certi dettagli nulla ha da invidiare — come ben disse un suo ammiratore — ai famosi colossi dolomitici del Cadore e del Trentino, salvo la più modesta elevazione, elemento che, del resto, è di poca importanza. Salendo da Esino, per il passo di Cainallo — una meravigliosa prateria verde, con giganteschi faggi secolari, che vi richiama alla mente alcuni pascoli dell'Engadina — si ha poi occasione di visitare la famosa *ghiacciaia* di Moncodeno, che è di un genere tutto diverso delle altre grotte della regione.

Questa *ghiacciaia* trovasi dieci minuti a sinistra delle baite di Moncodeno: vi si entra per una stretta spaccatura della roccia, assicurando la fune, cui è prudenza attenersi — come consiglia quel saggio alpinista che è il professore Mario Cermenati — al vecchio tronco d'abete che sorge lì vicino; si fa un salto di due metri dalla viva roccia ed eccoci sulla neve; lo spettacolo che, dopo una diecina di metri di discesa, vi si presenta allo sguardo è indescrivibile. Ecco come tenta di riprodurre la scena il Cermenati:

« Bizzarre colonne s'alzano per parecchi metri dal suolo: variano i diametri dal metro al centimetro. Spezziamone una: nel mezzo è vuota per tutta la lunghezza, come un cannocchiale. Ai piedi delle più grosse si raggruppano molte altre, dalla forma di coppe allungate. Il tutto pare elaborato con zucchero candito. Ed invero è un ghiaccio vetrigno purissimo. Sulle pareti distendonsi larghe fasce di ghiaccio a trine e merletti; cadono mollemente a sgonfi ed a pieghe, o si ritirano come veli da spose. A destra del camerone c'è un laghetto di ghiaccio: se ne ignora la profondità. Par d'essere nel nono cerchio dell'inferno dantesco, o, per lo meno, nel palazzo di un ricco esquimese ».

Non meno interessante e forse ancora più attraente per l'alpinista è il « Pizzo dei Tre Signori », che si allaccia per una serie di creste e di colli alla massa fantasticamente gigante del Legnone e del Legnoncino. Chi non ha fatto queste cime, chi non è salito per la Val Troggia, fino a Biandino ed al Lago dei Sassi per conquistare il Pizzo e girarlo, proseguendo poi lungo la cresta della catena che porta alla bocchetta del Varrone e più innanzi alla Bocchetta di Trona, congiungendo il Pizzo dei Tre Signori con la vetta del Legnone, non conosce una delle gite prealpine più ricche d'incanti e di seduzioni. Qui la montagna, lungi ancora dal rivelarcisi in tutta la sua asprezza, ci fa però sentire le attrattive di quelle altezze alpine così a lungo sognate.

Effetto di sole sul Legnone (da un quadro di Carlo Agazzi).

E ridiscendendo alfine, giù per una qualsiasi delle valli che rompono a picco, a oriente o ad occidente, a settentrione od a mezzodì, a Gerola o a Premana, in Valtellina o in Val di Biandino, è ancora una serie ininterrotta di emozioni che vi aspetta. Io vi ricordo, io vi ricorderò sempre, donne di Premana, nei vostri bizzarri abiti festivi, col fazzoletto a quadrettoni rossi in capo, quali vi vidi la prima volta scendendo per la verde valle del Varrone giù dal Buco di Olino; io ricorderò il vostro bel dialetto dolce e rude ad un tempo, incrocio strano di chissà quali antichi linguaggi corrottisi e ricompostisi armoniosamente così sulle labbra vostre. Io vi ricorderò sempre, augurandomi che maggiore sia il numero dei pellegrini dell'Alpe che a voi trarranno negli anni futuri, quando gli Italiani si saranno persuasi che incantevoli bellezze naturali, singolarità di costumi e cortesia di modi non si trovano soltanto oltre la frontiera del nostro bello e non ancora abbastanza conosciuto paese.

PIER RUGGIERO RADICE.

Panorama di Macerata.

Macerata e la sua prima Esposizione Regionale

Laggiù sul fiume Potenza una caratteristica fuga di archi rotti e sfiancati dal tempo, qualche rudero appoggiato sui fianchi di un muro sconnesso, dei pavimenti di mosaico un tempo calcati dai piedi di qualche patrizia, delle antipatiche civette svolazzanti fra le mura antiche stanno ad indicare ai passanti che in quel luogo sorse una città grande, che il destino della storia ha fatto scomparire lasciando pochi ricordi sconnessi, poche pietre abbandonate alla furia degli elementi.

Quella città, che ebbe il nome di Helvia Recina, da Elvio Pertinace che nel 192 la ampliò e ne restaurò gli edifici, fu abbattuta dalla ferocia di quel barbaro re dei Goti, Alarico, che nella sua scorrida per il bel paese e per il nostro Piceno tutto trasse a rovina, tutto distrusse e travolse fra la polvere e le macerie abbattendo edifici, distruggendo anfiteatri, riducendo ad un ammasso informe immense città, che oggi con quegli archi rotti dal tempo, con quelle mura sconnesse ma ancora robuste, par che gridino vendetta contro il distruttore e nell'istesso tempo par che vogliano mostrare a noi la loro grandezza tramontata e sepolta per sempre.

Così cadde Helvia Recina, e la gente spaurita dall'infuriare della rovina fuggì, cercando scampo. Disperse dall'uragano, abbandonato il letto del fiume, salì il colle, edificò un sobborgo, costruì delle vie e delle piazze e sorse in tal modo Macerata, che trasse tal nome dalle *macerie* di Helvia distrutta.

Teatro di Macerata.

Questa città così modesta nei suoi natali varie vicende attraversò nella storia. Fu alloggio dei soldati di Belisario; poco mancò che non cadesse nelle mani di Teja ultimo re dei Goti, e da ultimo passò sotto il dominio dei Longobardi. La Marca e Macerata lungamente fluttuarono tra i papi, i re e gli imperatori, finchè nell'896 il re Arnolfo la fece incendiare, ma le fiamme non la distrussero del tutto, chè anzi nel 1108 prosperò maggiormente e di più si ingrandì. In seguito e sino al 1860 la storia di questa città è intimamente collegata a quella dei papi, finchè, riscattata al loro dominio temporale, venne incorporata al regno italico.

Questa, a rapide linee, è la storia di una città italiana che oggi va superba di mostrare alla nazione tutta ciò che fu, ciò che è, i suoi progressi nel campo agricolo, in quello industriale, in quello artistico. Macerata e le Marche tutte in questa prima esposizione del lavoro dimostrano come questa regione, alquanto dimenticata, ma grande e feconda non meno delle altre, deve per i suoi progressi in ogni ramo delle industrie e dell'agricoltura essere annoverata fra le prime d'Italia. E lo scopo lo raggiunse, poichè quella fuga di padiglioni riboccanti di prodotti agricoli e industriali sono il più ineccepibile documento del progresso raggiunto dalla terra nostra.

Sferisterio.

La vita sportiva.

Chi per avventura dal settentrione d'Italia, abituato all'entusiasmo di ogni genere di sport, scendesse fra noi, rimarrebbe certamente meravigliato nel dover constatare la caratteristica apatia per ciò che significa manifestazione sportiva, e questo, mi duole il dirlo, è difetto imperdonabile, ma destinato a scomparire perchè tutto ciò che non è progresso e civiltà deve essere distrutto dal tempo e dall'affermarsi sempre più di istituzioni atte ad uccidere certi pregiudizi, a dimostrare che lo sviluppo e l'esercizio delle forze fisiche sono in intimo rapporto con l'energia morale, con l'anima tutta, che non sempre può astrarsi dalla fibra muscolare, anzi da questa pretende la necessaria energia che maggiormente la corrobora e la educa.

Eppure in questa regione, più forse che in alcune altre, lo sport del pedale dovrebbe avere numerosi seguaci,

poichè (non è vanto il nostro, ma dono di natura) la bellezza impareggiabile della nostra terra, dovrebbe strappare almeno le giovani forze dal rumore assordante della città spesso uggiosa, per correre attraverso le belle campagne a respirare quell'aria pura e balsamica, che allieta l'anima

Piazzetta di Macerata.

e rinvigorisce il corpo. I nostri panorami di una gaiezza caratteristica, d'una varietà sorprendente; la lunga fila degli Appennini che, bruciati dal sole al tramonto, meravigliano per la magnificenza del profilo, per la grandiosità dello spettacolo; la spiaggia del mare flagellata dalle onde irrequiete del mite Adriatico, cosparsa di ville e di porti; le belle pianure e le ondulate colline, che riboccanti di frutta, di fiori e di mèssi innalzano al cielo un ineffabile profumo in soave connubio con i raggi del tiepido sole, tutto, tutto dovrebbe spingere chiunque ad inforcare la silenziosa bicicletta, o a divorare lo spazio con lo scoppiettante automobile in mezzo a questo giardino, in cerca di quella pace e tranquillità che sanno confortare l'anima spesso oppressa dalle ambascie della vita, dall' antipatico assordante rumore della città.

Eppure, fenomeno strano! i padri nostri, più che noi, si preoccuparono della educazione fisica del corpo a dei ludi ginnicì, e, forse ad eternare la memoria della distrutta Helvia Recina, che a noi, unici superstiti, ha lasciato, ritto nei fianchi ancora robusti, il neo anfiteatro, eressero nel 1829, su disegno dell'ing. Franco Aleandri di San Severino, il magnifico *Sferisterio*, adibito specialmente al giuoco del pallone. Questa costruzione imponente, unica in Italia, tutta in solida muratura, e di uno stile architettonico magnifico, forma a giusta ragione l' orgoglio della città nostra. Una fuga di palchi disposta in doppia fila, una bella e comoda gradinata alla quale si accede per diverse entrate; un gigantesco muro di appoggio per il gioco al pallone; un terrazzo che corre sulla sommità sfiorato dalla brezza del mare turchino che ha dirimpetto, costituiscono le linee architettoniche di questo magnifico edificio. Ma a quale scopo è esso adibito? Vorrei sfuggire a questa domanda, poichè sembrerebbe incredibile se io dicessi che tanta magnificenza di costruzione serve di dimora ad un ruvido custode, e a qualche gufo spennacchiato, che svolazza da palco e palco, e che il prato ha lo scopo di far crescere erba che vien data al custode quale guiderdone dell'opera prestata.

Non dico di più; mi auguro solamente che fra breve si possa svegliare questo popolo che dorme, si possano scuotere e convertire alla causa sportiva tanti giovani che sfibrano le loro membra o seduti in una poltrona, o sdraiati sopra un soffice divano a bruciar sigarette. Su, alzatevi. Correte per le belle campagne; sforzate i vostri garretti su per i monti e vedrete il vostro corpo rinvigorire, l' anima vostra più felice e contenta.

Il Convegno Turistico Nazionale.

Se la predominante apatia per tutto ciò che significa manifestazione sportiva è il difetto che si deve rimproverare a molti, di fronte ad essi sta un' eletta schiera di persone volonterose, che preoccupate di questo stato di fatto, spiegano un'attività non comune di propaganda, e ritengono che solamente con il lavoro e con l' insistenza tutto si può vincere, tutto si può modificare. Fu in base a questo criterio che il Comitato Direttivo dello Sporting Club Helvia Recina e il locale Comitato del T. C. I., riunitisi, deliberarono di indire per il settembre di quest'anno un grandioso convegno turistico *generale* che sarà per assurgere ad avvenimento di carattere nazionale. A questo scopo fu costituito un comitato esecutivo che ripose tutta la sua fiducia nell'infaticabile e attivo suo presidente, il marchese Francesco Bourbon Del Monte S. Maria. Egli, dalla segreteria del Comitato, ove lavora indefessamente, passa al volante della sua silenziosa Renault e corre ovunque per dare ordini, per assicurare adesioni, per far lavoro di propaganda.

In questa opera organizzatrice viene efficacemente coadiuvato dal locale Corpo Consolare e dagli altri componenti il Comitato.

A migliaia vengono continuamente spedite circolari, schede di adesione a tutti i Consoli d' Italia e sono già da parecchio tempo in distribuzione gli artistici francobolli del convegno, opera del pittore Mario Ellero, che disegnò altresì l'artistico cartello raffigurante un ciclista in marcia attraverso un paesaggio.

Il distintivo ricordo, affidato alla cura dello stabilimento Johnson, è veramente magnifico e soprattutto originale. Una ruota di bicicletta abbracciata in giro da un ramo di quercia, porta in smalto lo stemma di Macerata e l' emblema del

Monumento di Garibaldi a Macerata.

Touring: dalla medesima scendono due cordoncini di seta che reggono una targa con ivi la scritta « *Convegno Turistico Nazionale – Macerata, settembre 1905* ».

Il Convegno-Congresso avrà la durata di tre giorni: 17, 18, 19 settembre, ed il programma è suddiviso in modo che i turisti, oltre alle diverse attrattive offerte dall'Esposizione, possano efficacemente passare il loro tempo.

Il giorno 17 avrà luogo, durante la mattinata, il ricevimento delle squadre e la distribuzione dei distintivi: seguirà il vermouth d'onore offerto dal Comitato Direttivo dell'Esposizione, quindi nelle ore pomeridiane avrà luogo una grande sfilata nel recinto dell'Esposizione e per le vie della città, e alla sera un sontuoso banchetto allestito con vero sfarzo. Nel successivo giorno 18, la mattina verrà adibita per le esercitazioni di tiro a segno per i corpi dei Volontari Ciclisti e Automobilisti, ed avrà luogo una corsa ciclistica di resistenza dotata di ricchi premi in denaro e doni artistici, e grande Gymkana ciclo-automobilistico.

La terza giornata, ossia il 19, le squadre partiranno in colonna verso il vicino castello della Rancia, sfarzosamente addobbato, ove il comune di Tolentino offrirà una refezione gratuita. A Tolentino, ai signori turisti verrà distribuito un altro artistico distintivo, riuscito lavoro dello stabilimento Johnson, ed avranno luogo un banchetto, la sfilata, e una serata di gala al Teatro Comunale con le opere *Amica* e *Cavalleria Rusticana* del maestro Mascagni.

Già sono pervenute al Comitato Esecutivo numerosissime iscrizioni, da città anche lontane, Roma fra le prime, ciò che fa prevedere un concorso straordinario di turisti. Per favorire l'intervento dei più lontani le ferrovie del Regno hanno accordato un ribasso che varia dal 40 al 60 per cento a seconda delle distanze.

Il Comitato Esecutivo, di fronte a tanto concorso, si sente orgoglioso che l'opera sua abbia a sortire un risultato tanto efficace, ed è lieto perchè sa che tale avvenimento sportivo potrà dimostrare alla città nostra che il turismo non muore, ma vive sempre nella fibra delle giovani forze.

Dott. VINCENZO PEROGIO.

Per i diversi schiarimenti e per le richieste di programmi, schede di adesioni, ecc, rivolgersi al Comitato del Convegno Turistico Nazionale Macerata, corso Vittorio Emanuele, N. 1.

GITE E CONVEGNI

Routier Italiano.

Il Routier Italiano, presieduto dal signor Edgardo Bonesi, compiendo in questi giorni il suo primo anno di vita, conta 600 soci divisi in 60 sezioni. I soci del Routier si distinsero di recente assai nelle manovre di cavalleria.

Feste Lariane.

A Como, durante le Feste Lariane, avrà luogo il 24 settembre un gran convegno ciclistico con adunanza dei Volontari Ciclisti ed Automobilisti, corso dei fiori. Questo corso dei fiori promette di essere il clou delle Feste Lariane, tanto più che la Regina Elena si è compiaciuta di inviare come premio un'artistica giardiniera in argento e la Regina Madre altro ricco premio consistente in una statua di bronzo, rappresentante un busto di donna, di stile medioevale.

Vi saranno altri grandi premi, tra i quali quelli delle signore milanesi e comasche e concorreranno le principali ville della Brianza e del lago, oltre agli abitanti di Como.

Vi saranno automobili, vetture, motociclette, biciclette infiorate, finestre pure infiorate. Alla sera illuminazione elettrica di gala.

Le Feste Lariane termineranno il primo ottobre con concerti, illuminazione, fiaccolata ed illuminazione del colle di S. Fermo.

* * *

ALBENGA (Genova). — Il convegno ciclo-automobilistico indetto dall'Unione Sportiva Albenganese, in occasione dell'inaugurazione del proprio vessillo sociale e di quello della sezione del T. C. I., sotto il patronato del municipio, riuscì imponente.

Intervennero la sezione Routier di Ventimiglia; sezione Routier e T. C. I. con fanfara di Bordighera; U. S. S. da S. Remo colla bandiera; sezione Ciclistica di Oneglia; U. S. A. con vessillo da Alassio; U. S. L. colla bandiera da Loano; la Società Sportiva di Finalmarina; da Savona il Veloce Club con bandiera e fanfara; il Sempre-Avanti con bandiera; l'Audax di Sestri Ponente; sezione Audax da Sampierdarena; la sezione ciclistica della Cristoforo Colombo con bandiera di Genova; da Spezia la sezione del T. C. I. ed il Velo Sport; la società Juventus di Mondovì con la bandiera; da Savigliana la sezione del T. C. I. e da Nizza M. la Società Ciclistica col vessillo; da Savona ancora lo Sport Club con il gonfalone. Intervennero molti ciclisti isolati, numerose motociclette e parecchi automobili.

Secondo quanto era stato stabilito nel programma, alle ore 16 si radunarono in piazza XX Settembre tutti i ciclisti con macchina ed ebbe luogo la inaugurazione dei due vessilli, madrine dei quali furono la bambina Pierina Pagliari e la signorina Valeria Vigiano.

Pronunziarono discorsi d'occasione i signori avv. Luigi Scola, presidente dell'U. S. A. e l'impresario Viziano Giuseppe, console del T. C. I.; indi cominciò la sfilata ciclo-automobilistica, che riuscì di un effetto meraviglioso.

CUNEO. — Il grande convegno turistico internazionale indetto dalla società sportiva La Rola in occasione delle Esposizioni agrarie riunite, è stato definitivamente fissato pei giorni 8, 9 e 10 settembre p. v.

Un'apposita commissione composta oltre che dalla direzione della Società, da una rappresentanza del comitato delle esposizioni e da distinte personalità sportive della città, ha predisposto ogni cosa in modo che questa grandiosa festa turistica riesca decorosa e brillante; e ce lo conferma l'aver già registrato fra gli aderenti il nome di parecchie fiorentissime società italiane ed estere.

A far parte del comitato d'onore vennero chiamate tutte le autorità civili e militari di Cuneo.

DESIO (Milano). — Il convegno ciclistico che doveva aver luogo a Desio il 24 settembre fu rimandato al primo ottobre; e ciò per non farlo coincidere col convegno di Como, fissato al 24 settembre.

FIORENZUOLA D'ARDA (Piacenza). — L'Unione Sportiva, sorta da soli pochi mesi, aveva indetto per il giorno 8 agosto, la seconda gita sociale. Meta il Castello di Vigoleno e le grotte.

Alle 4 ant. 19 ciclisti e 1 motociclista, precedentemente iscritti, con ammirabile puntualità, si trovarono pronti al luogo di riunione.

Dato il segnale di partenza, la squadra, benissimo diretta dal capo squadra avv. Camillo Sgorbati, procedette sempre compatta e ben ordinata.

Abbandonata, dopo Alseno, la splendida via Emilia, si prese voltando verso Sud lo stradone detto di Genova o di Napoleone perchè ideato e principiato sotto il suo regno, era destinato a congiungere Genova alla via Emilia attraversando gli Appennini.

Disgraziatamente questa bella strada, ben tenuta e senza grandi pendenze, finisce a Bardi e rimane un pio desiderio il congiungimento con Genova.

Oltrepassato Bacedasco, abbandonato lo stradone, si attraversa l'Ongina e, appiedati, si intraprende la salita dei *tourniquets* assai ripidi che ci portano in meno di un'ora al Castello ancora assai bene conservato esternamente.

L'Albergo Varani è preso d'assalto e sulla piazza o corte del Castello vengono disposte due ampie tavole benissimo guarnite, ma che vengono però presto sguarnite dai gitanti affamati.

Levate le mense, accompagnati dal signor arciprete don Antonio Lunardini, instancabile camminatore, si intraprese la salita del Monte della Croce dal quale si gode una vista incantevole, un panorama stupendo.

Ritornati dopo un'ora a Vigoleno, degustato l'eccellentissimo — Vino Santo di Vigoleno — (una specialità del paese) offertoci con squisita cortesia dal rev. signor Arciprete, ci portammo a visitare le bellissime grotte naturali, oggetto di ammirazione anche pei numerosi gitanti, che vengono a Vigoleno, dalla vicina Salsomaggiore.

Preso commiato dal signor Arciprete, inforcati i nostri cavalli d'acciaio, riprendemmo la via del ritorno.

Per quanto la strada dal Castello all'Ongina fosse piuttosto difficile sia per la pendenza, sia pei continui *tourniquets*, la marcia procedette benissimo mercè la previdenza e l'oculatezza del caposquadra, al quale la Direzione rende vivissime grazie.

La gita rimarrà indimenticabile per quelli che vi presero parte e farà desiderare a tutti i soci della Unione Sportiva di Fiorenzuola di partecipare a tutte quelle altre che la Direzione ha in mente di effettuare in seguito.

MESTRE (Venezia). — La Società Sportiva *Libertas*, per l'inaugurazione del vessillo della sezione ciclistica, ha indetto per il 24 settembre un convegno ciclistico, con concorso di fanfare di Società ginnastiche e ciclistiche.

SARONNO (Milano). — Il giorno 10 settembre p. v. avrà luogo in Saronno un convegno ciclistico in occasione dell'inaugurazione del Campo di Tiro a Segno.

SCHIO (Vicenza). — Per iniziativa del Comitato delle Feste di Settembre, avrà luogo a Schio il giorno 24 settembre un convegno auto-moto-ciclistico, con numerosi premî agli automobili, motociclette, squadre di ciclisti individuali. Finita la distribuzione dei premi, si procederà alla estrazione a sorte di:

1 Bicicletta fra ciclisti inscritti e partecipanti alla sfilata. (Offerta dal Comitato);

1 Oggetto artistico fra signore cicliste inscritte e partecipanti alla sfilata. (Offerto dalle Signore di Schio).

Società Sportive.

ALBA (Cuneo). — *Ciclo Sport Albese.* - Scopo di questo è: diffondere l'amore al ciclismo, promuovere, organizzare e dirigere gite ciclistiche. Il consiglio d'amministrazione è così composto:

Presidente, Secco Perfetto; vice presidente, Pedrazzi Giovanni; contabile economo, Castagnari T.; cassiere, Rinaldi Giovanni; segretario, Colissano Enrico; consiglieri, Rolando avv. Gaddo, Roberto avv. Riccardo, Vertamy Augusto; tutti soci del Touring.

BAVENO (Novara). — Si è qui costituito da qualche mese un circolo sportivo, che prese il nome di Velo Sport Baveno, i cui soci (fra i quali il socio vitalizio signor Battista Rabajoli) sono quasi tutti anche soci del Touring. Il Velo Sport si prestò assai coadiuvato dal Municipio rappresentato dal consigliere Luigi Donnino, dalla Società mutuo soccorso fra gli operaî e dalla musica locale) nel ricevimento dei turisti in occasione della gita al Sempione del 29 maggio, andando ad incontrarli all'arrivo dei varî piroscafi al porto, ed accompagnandoli con musica e bandiera sino alla stazione.

BELLUNO. — *Veloce Club Alpino.* - Nei giorni 13, 14, e 15 agosto si tenne a Belluno, con ottimo risultato, un convegno ciclo-moto-automobilistico, promosso (d'accordo col Consolato del Touring) dal Veloce Club Alpino, sul quale crediamo opportuno dare qualche cenno.

Allorquando in Italia girava già il maestoso biciclo, che faceva precipitare nell'oblio il rumoroso triciclo dalle ruote di legno cerchiate di ferro: allorchè questa mastodontica macchina (primo passo verso un avvenire che doveva poi manifestarsi tanto glorioso) cominciò ad apparire anche fra le alpi bellunesi, un nucleo di allora giovani e che qui ci piace ricordare, si raccolse ed ideò di costituire in seno alla già fiorente Società Ginnastica Alpina, una sezione di ciclismo.

Il promotore signor Giuseppe De Lago raccolse intorno a sè i signori Adone Larice, Ettore Vecchietti, Feliciano Vinanti, Antonio De Pra, Augusto Bettio, Umberto Massenz, Vittorio Bossiner, Damiano Fant, Desiderio Fiabane, Antonio Bassanello e Giuseppe Quadri, che nella riunione del 14 settembre 1886 fondarono il *Veloce Club Bellunese* che poi col tempo mutò il suo nome in *Veloce Club Alpino.*

La Presidenza del nuovo Sodalizio fu ad unanimità affidata al sig. Giuseppe De Lago che propose a suo segretario il signor Umberto Massenz e cassiere il signor Vittorio Bossiner: i presenti annuirono e il Veloce Club dichiarossi costituito.

Da allora si susseguirono nella presidenza del Veloce Club: nel 1887 sig. De Lago Giuseppe: 1888-89 sig. Quaggiotti tenente Vittorio: 1890-92 sig. Verità ing. Ranieri: 1893 sig. Massenz Umberto: 1894 sig. Bono rag. Vittorio: 1895 sig. De Lago Giuseppe: 1896-99 sig. Sperti dott. Vittorio: 1899 ad oggi sig. Perera Italo.

Presidente e segretario attuali gli dedicano la loro vigoria, l'uno lo presiede da cinque anni, l'altro ne regge la carica da undici, e come può dirsi del sig. Fant che è il sostegno della Società Ginnastica, così può dirsi del segretario sig. Massenz che lo è del Veloce Club.

La sede del Veloce Club è in comune colla sede della Società Ginnastica nel palazzo Minerva, che fu l'antica accademia degli anistamici.

La sua splendida e spaziosa sala raccolse le rappresentanze delle squadre che intervennero al convegno, all'inaugurazione della nuova bandiera della Società Ginnastica e di quella del Veloce Club, dono delle signorine bellunesi.

A questa festa, che riescì degna degli organizzatori, a questa grande manifestazione turistica risposero numerosi i ciclisti, i motociclisti, gli automobilisti; in essa si risaldarono vecchie amicizie.

I premi furono numerosi. Le medaglie, di conio speciale, riuscitissimo disegno dell'egregio prof. Nicolò Facchinetti e lavoro dello stabilimento Johnson, come pure il distintivo-ricordo sono due veri gioielli d'arte.

MONDOVÌ (Cuneo). — Sotto il nome Juventus Sport, a Mondovì (sezione di Piazza), venne fondata una società ciclistica. La nuova società è composta di giovani pieni d'amore per il turismo. A presidente venne nominato Vittorio Turco, socio del T. C. I. Dopo appena quindici giorni di vita, la società già riportava come premio uno stendardo d'onore e un diploma per la divisa e il chilometraggio.

PIEVE DI SACCO (Padova). — Il Club Ciclistico nella sua ultima adunanza ha nominato presidente il signor Marco Solmi console del Touring, e vice-presidenti i signori Giacomo Leicchelli e Tiberio Certoldi.

Nuovi Alberghi

Kursaal Rapallo. — Di questi giorni venne costituita a Genova la Società anonima, col capitale di un milione di lire " Società del Kursaal di Rapallo „, per l'ingrandimento dell'attuale Kursaal di Rapallo e la costruzione del Kursaal Hôtel (inscritto al T. C. I.).

Tra i nomi dei promotori notiamo lo Spatz, il Bertolini, Vonwiller e C., Ceriani fratelli, Rondanina di Genova, Andreae di Rapallo, Canzini, Cresta.

Il Kursaal è ben conosciuto in tutta Italia e la nuova Società lo farà maggiormente conoscere a chi viaggia in Italia.

Milano. — Sul corso Vittorio Emanuele, ov'era l'antico teatro Milanese, sorse un nuovo e maestoso edificio (disegno dell'ingegnere Giacomo Santamaria) cioè il *Corso Hôtel,* fabbricato senza economia, e corrispondente a tutte le più moderne e giuste pretese dei viaggiatori. Il Corso Hôtel sarà condòttò dal sig. Tommaso Merli, già comproprietario del Grand Hôtel di Venezia e del Grand Hôtel de Rome a Roma.

Kursaal a Varese. — Sotto gli auspici del Comitato di Varese dell'Associazione Nazionale per il movimento dei forestieri, si è costituita in Varese una società col capitale di L. 250 000, aumentabile ad un milione, per la costruzione e l'esercizio di un grandioso Kursaal, allo scopo di richiamare anche nella plaga varesina quella corrente di forestieri che ha fatto la fortuna della Svizzera e del litorale mediterraneo francese.

Il Kursaal sorgerà sul Colle Campigli, situato a pochi minuti da Varese e dal quale si gode uno dei più superbi panorami della Lombardia.

Agli occhi del visitatore si presentano tutti i laghi del Varesino, la grande catena delle Prealpi, dai monti della Svizzera a quelli del Lago Maggiore, il Verbano, nel grande bacino verso Arona, e finalmente, maestosissime, le Alpi col monte Rosa, dominante tutto il panorama.

Al Kursaal è annesso un grandioso parco, attraversato da una funicolare e disseminato di chioschi, destinati ai diversi giuochi sportivi e a trattenimenti varî. Il palazzo comprenderà sontuosi saloni, luoghi di convegno, di conversazione, il teatro, ecc., insomma un complesso di geniali, signorili e confortevoli attrattive da costituire un vero e grande richiamo per i forestieri.

Il Kursaal varesino verrà aperto nella primavera del venturo anno.

Stresa. — Hôtel Isole Borromee e Grand Hôtel.

All'Albergo delle Isole Borromee, a Stresa, uno dei più noti e stimati del Lago Maggiore, i proprietari signori Fratelli Omarini aggiunsero quest'anno un altro grande edificio, chiamato *Grand Hôtel,* ed in comunicazione col precedente. Il salone, tutto a vetri, a pianterreno del nuovo albergo, venne inaugurato con un banchetto del Circolo Trentino di Milano, che fece a Stresa una gita alla tomba di Antonio Rosmini, della cui morte il primo luglio u. s. ricorreva il cinquantesimo anniversario.

SEZIONE STRADE

Alcuni dati tecnici sulla strada del Gran San Bernardo.

Nel numero precedente della *Rivista*, furono dedicate varie pagine all'Ospizio ed al Passo del Gran San Bernardo, alla nuova strada da St. Rhémy all'Ospizio, ed alla inaugurazione di essa. Ora qui, in questa rubrica tecnica sulle strade, credo utile far osservare che la nuova strada non risponde ancora in molti punti a tutto quanto si potrebbe desiderare e che ritengo perciò utile anticipare una pagina di un altro futuro volume sulle strade di grande comunicazione, fornendo tutti i dati necessari di percorso, dati che debbo alla squisita cortesia dell'Ufficio del Genio Civile di Torino e del suo ingegnere capo cav. Arimondi, a cui, a nome del Touring, esprimo qui i miei ringraziamenti.

Chm. 0,000. *Termine traversa selciata interno di Aosta.* — Strada sistemata, per 3 chm., con larghezza m. 6, pendenza massima 6 %, raggio minimo m. 22, tornante alla progressiva 1620.

Chm. 3,040. *Estremo a monte dell'abitato di Signayes.* — Strada non sistemata ma in discreta condizione per un chm. circa, larghezza da 4 a 5 m., pendenza massima 7 %, andamento sinuoso senza curve ristrette.

Chm. 4,152. *Abitato di Variney.* — Strada racchiusa fra le case per 120 m., larghezza minima 2,50, pendenza fino al 10 %. Bivio per Valpelline a destra. Raggio ivi di 10 m. e pendenza 10 %. Punto pericoloso.

Chm. 4,272. *Bivio di Valpelline.* — Per 1400 m., larghezza da 3,50 a 5, pendenza 10 % dopo il bivio per m. 80; indi pendenze varie dal 2 al 12 % e raggio minimo 10 m.

Chm. 5.668. *Osteria Vallet* (Borgata Cré). — Strada sistemata per chm. 1,76, larghezza m. 6, pendenza massima 7 %, due curve raggio 20 m., poco prima della torre di Gignod.

Chm. 7,428. *Estremo a monte tratto sistemato di Gignod.* — Strada pianeggiante per 240 m., larghezza 5 m., poi tratto di 400 m., a forte pendenza fino al 12 % con larghezza da 3,90 a 5 m. Punto pericoloso.

Chm. 8,064. *Tratto in fregio al canale irrigatorio Ru Bourgeois.* — Strada pianeggiante per m. 480, larga m. 5. Precipizio a valle con barriere in legname spesso danneggiate. Cava di pietre nelle falde a monte.

Chm. 8,542 *Salita di Val Buthier.* — Tratto di m. 530, largo da 4 a 5 m., forti pendenze da 8 a 15 %. A metà percorso ponte in legname con curve di accesso aventi raggio di 10 m. All'estremo curva ad angolo retto con raggio 6 m. e pendenza 15 % *pericolosa.*

Chm. 9,076. *Risvolta di Condémine.* — Tratto di 620 m., largo da 3,50 a 5 m., pendenza da 3 a 7 %. A metà percorso abitato di Condémine. Poche case, fra cui la strada è larga 4 m.

Chm. 9,694. *Estremo a valle tronco sistemato di Condémine.* — Tronco di 600 m. con larghezza di 7 m., pendenza quasi uniforme 5 %. Andamento sinuoso a curve poco sentite.

Chm. 10,794. *Estremo a monte tronco sistemato di Condémine.* — Tratto di m. 900 non sistemato, quasi pianeggiante, larghezza da 3,50 a 5 m., curve molto frequenti, raggio minimo 15 m. Si valicano due burroni per cui discendono spesso frane: di una recente è in corso lo sgombro. Viadotto in muratura sul Vallone La Clusa, in curva, raggio minimo 10 m., larghezza sul viadotto m. 5,20.

Chm. 11,194. *Vallone La Clusa.* — Strada non sistemata per m. 2800, con forti pendenze e contropendenze; larghezza da m. 3 a 4, per massima parte in curva e controcurva, ed in mezzo a boschi pei primi due terzi del percorso. Raggio minimo m. 10. Dal Vallone La Clusa alla casa Chez les Blancs la strada è a mezza costa con falda a valle ripidissima, munita solo saltuariamente di barriere in legname. Da Chez les Blancs in avanti non vi sono più contropendenze sensibili. Poco prima di Echevenaz ponte in legname con accesso in curva di raggio 15, indi passaggio fra due case con larghezza di 4 m.

Tutto questo tratto va considerato come pericoloso.

Chm. 14,000. *Estremo a valle tratto sistemato di Etroubles.* — Tratto di circa un chm., largo 6 m., pendenza 0,7 %, per 300 m. rettifilo, poi andamento sinuoso a curve e controcurve con raggio minimo di 20 m. A valle la strada è sostenuta da alti muri, a monte falde soggette a frane.

Chm. 15,000. *Segheria di Etroubles.* — Tratto che attraversa l'abitato. Dalla segheria la strada scende in contropendenza dell'estesa di 40 m. col 10 %, traversa il Buthier su ponte in legno e risale fra le case per m. 120, risvoltando poi ad angolo retto; larghezza 4 m. Prosegue poi a sinistra ancora per m. 60 fra le case con un minimo di larghezza di m. 3. Nella salita del ponte alla risvolta accennata si ha pendenza sempre crescente che raggiunge il 12 % nelle risvolte, dopo le quali si prosegue col 3 % fino all'estremo dell'abitato. Questo tratto è pericoloso.

Chm. 15,244. *Estremo a monte abitato di Etroubles.* — Strada non sistemata per m. 1370, larga da 4 a 5 m., pendenza 12 % subito dopo l'abitato, indi dal 4 al 6 %. Curve con raggio minimo di 20 m.

Chm. 16,616. *Ponte St. Oyen.* — Per m. 480 attraversa l'abitato, larghezza 4 m. Vi sono tre punti ristretti, dopo la chiesa, a metà percorso ed all'uscita dall'abitato con larghezza di soli m. 3.

Chm. 17,100. *Estremo a monte abitato St. Oyen.* — Per m. 3360 strada non sistemata, larghezza non inferiore a 5 m., pendenza non sopra il 7 %; raggi curve oltre 20 m., fatte eccezioni per due tornanti con raggi di solo 4 m. e pendenza 6 %. Punti pericolosi.

Dopo il secondo tornante la falda è assai ripida e non dappertutto vi sono barriere. Poco prima di St. Rhémy comincia il nuovo tronco di strada.

Chm. 20,460. *Origine nuovo tronco strada.* — Estesa del nuovo tronco chm. 12 305, larghezza costante m. 5, pendenza variabile con un massimo di 7,9 %; raggio minimo delle curve m. 10.

Al distacco della vecchia strada, tornante in piano e dopo 300 m. altro tornante; poi a mezza costa si passa a monte dell'abitato S. Rhémy.

Chm. 22,600. — Si traversa il torrente Gran S. Bernardo risalendo per 600 m. e superato un tornante si seguono le sinuosità della falda dal monte fino al Rio della Fiana il cui accesso è in curva con raggio di m. 18.

Chm. 26,016. — Ponte sul rio d'Arco con accesso a curva ristretta di m. 10. Dopo praterie la strada risale con due tornanti lungo la falda del monte e segue poi una ripida costa che presenta qualche precipizio. Vi sono barriere di legname.

Chm. 20,235. — *La Cantina* dove sorgono due case cantoniere ed una Cappella.

Chm. 30,280. — Dopo un percorso di un chm. in mezzo ai prati, si raggiunge un ultimo tornante e poscia la strada segue le sinuosità della falda; all'ultimo chilometro esiste a valle qualche precipizio. Oltrepassata la gola del colle, la strada raggiunge quasi in piano il confine.

Ed ecco ora, per finire, un breve cenno sulla strada (aperta già da varî anni) dell'Ospizio a Martigny.

Dall'Ospizio si discende al versante svizzero per la strada carrozzabile lungo la Valle Grande Combe ed entrasi in una stretta che conservò lo storico nome di *defilé de Marengo.*

Seguendo la riva destra della Drance, si penetra in una stretta gola rocciosa ed attraverso una bella foresta e

superata la Drance di Valsorey, che forma un profondo gorgo, si raggiunge il Borgo S. Pierre (m. 1635) che vanta una colonna romana ed una chiesa dell'undicesimo secolo, indi per altre borgate si arriva ad Orsières (m. 890) situato al confluente delle due Drance d'Entremort e di Ferret.

Da Orsières, attraversata una piccola galleria, per vari piccoli abitati si raggiunge la Valle del Rodano a Martigny, graziosa cittadina, donde in meno di un'ora si arriva colla ferrovia sulla riva del Lago di Ginevra.

Aggiungo ancora alcuni pochi dati tecnici cortesemente procuratimi dal Dipartimento dei lavori pubblici del Cantone del Vallese su detto tratto di strada.

Dal San Bernardo alla Cantina De Proz pendenza dal 12 al 10 %. Dalla Cantina a Bourg St. Pierre dal 9 all'1 %. Da Bourg St. Pierre a Orsières dal 2 all'11 %, da Orsières a Sembrancher dall'8 al 4 %; da Sembrancher a Martigny dall'8 al 3 %.

In questa rassegna ho avuto speciale cura di mettere in evidenza i tratti pericolosi, augurando che presto qualche mecenate del turismo offra al Touring i cartelli indicatori necessari da collocarsi per la sicurezza di coloro che percorreranno in macchina la strada.

La grande importanza della nuova via ed il suo obbiettivo sono tali da richiedere al più presto il maggior numero possibile di segnalazioni.

Torino, agosto 1905.

Ing. MASSIMO TEDESCHI.

Per la sistemazione e manutenzione delle strade.

Il consigliere delegato della prefettura di Napoli marchese Cesare Saibante, ha diretta ai tre sottoprefetti dei circondari e ai sindaci dei comuni della provincia la seguente circolare, che speriamo sarà pienamente attuata (e che troverà imitatori anche in altre prefetture) e ciò nell'interesse e pel decoro dei comuni stessi, trattandosi della sistemazione e manutenzione delle strade, cosa che tanto interessa i cittadini per il grande progresso che si è fatto nei mezzi di locomozione.

Ecco la circolare:

I continui reclami che pervengono da ogni parte in ordine alla pessima condizione delle strade della provincia di Napoli, non possono a meno di seriamente preoccupare la Prefettura.

I grandi progressi del traffico e dei mezzi di locomozione esigono che anche da parte delle amministrazioni locali si pensi, con criteri moderni, a provvedere efficacemente e sollecitamente a dirimere uno sconcio che va a disdoro di tutta questa splendida regione e la pone, anche di fronte agli innumerevoli forestieri che la visitano, ad un livello di gran lunga inferiore a tutte le altre regioni d'Italia.

Debbo assolutamente pretendere che da parte delle amministrazioni locali si dia opera efficace e pronta perchè la sistemazione e la manutenzione delle strade, sia nell'interno degli abitati, che nell'esterno, siano compiute in modo regolare e tale da togliere tutti i gravi e dannosi inconvenienti che giustamento si lamentano.

La spesa è obbligatoria, giusta il disposto dall'art. 175 della legge comunale e provinciale, e nei singoli bilanci sono stanziate somme che debbono ritenersi sufficienti per lo scopo.

E' ovvio quindi che il deplorato stato attuale delle cose sia attribuito a noncuranza delle amministrazioni, o a mancata osservanza degli obblighi contrattuali per parte degli appaltatori.

Consta ancora che varî comuni compensano il contributo che dà la provincia, a' sensi delle leggi vigenti, per la manutenzione dei tronchi interni delle strade provinciali, coi debiti per ratizzi da essi dovuti alla provincia stessa senza che poi s'impieghino nella loro vera destinazione le somme così compensate; e ciò è assolutamente illegale ed inammissibile.

Sicuro di fare opera buona e l'interesse della provincia io sono deciso di avvalermi di tutti i mezzi che la legge mi concede per portare questo importantissimo ramo di servizio all'altezza delle esigenze del commercio e del traffico.

Si spendano razionalmente le somme all'uopo destinate; si mutino sistemi che sono oramai riconosciuti deficienti, inadeguati, o, addirittura, erronei; si provvedano altri mezzi ove quelli deliberati non bastino; ma occorre assolutamente che le amministrazioni locali si preoccupino e si occupino di uno stato di cose condannato e dannoso sotto ogni rapporto. La Prefettura non mancherà certo di dare all'uopo tutto il suo appoggio.

NAUTICA

Il Decimo Congresso Internazionale di Navigazione.

Abbiamo già annunciato nella *Rivista* di febbraio che l'Associazione Internazionale permanente dei Congressi di navigazione (che ha la sede a Bruxelles) ha accettata con piacere l'offerta del governo italiano di tenere il decimo congresso a Milano.

Tale associazione ha tenuto dal 1885 periodicamente i suoi congressi nelle principali città d'Europa, come Bruxelles (1885), Vienna (1886), Francoforte sul Meno (1888), Manchester (1890), Parigi (1892), Aja (1894), Bruxelles (1898), Parigi (1900), Düsseldorf (1902).

La commissione organizzatrice (che lavora indefessamente sino dallo scorso gennaio) ha per presidenti generali il senatore Giuseppe Colombo ed il contrammiraglio conte Camillo Candiani d'Olivola, e per segretario generale il cav. uff. Edmondo Sanjust di Teulada ingegnere capo del Genio Civile.

L'ufficio del congresso si divide in due sezioni: navigazione interna (presidente il senatore ing. Severino Casana di Torino) e navigazione marittima (presidente il comm. Ignazio Inglese, ispettore superiore del Genio Civile).

La commissione tecnica e di redazione ha per presidente il comm. Italo Maganzini ispettore superiore del Genio Civile, ed il capitano di vascello comm. Giovanni Ricotti; la commissione d'amministrazione è presieduta dall'ing. nob. Piero Piola Daverio.

Molte e di supremo interesse sono le *questioni* sottoposte a discussione e le *comunicazione* ammesse tanto nell'una che nell'altra sezione.

Fra le prime ricorderemo quelle: sulla utilità ed organizzazione dei trasporti misti, ossia per vie ferrate e navigabili; sulla influenza del diboscamento e del prosciugamento delle paludi, sul regime sulla portata dei corsi di acqua; studio dei sistemi atti a superare grandi differenze di livello nei canali navigabili.

Il governo, per ricevere degnamente gli ospiti che verranno pel congresso, concorre alle spese con 100 000 lire.

Ora tutti gli uffici della commissione si sono concentrati nella Villa Reale.

I congressisti riceveranno in dono varie pubblicazioni: una monografia sui porti antichi italiani, compilata per la circostanza dal ministero della marina; una monografia sui porti attuali e sui fiumi e canali italiani, dal ministero dei lavori pubblici; una monografia sulla città di Milano, dal municipio; circa 120 memorie e comunicazioni di studiosi di tutto il mondo sulle questioni che formeranno argomento di discussione al congresso.

Vi saranno escursioni sul lago di Como, alle officine di Paderno sull'Adda, sul Lago Maggiore, alla officina elettrica di Vizzola, per Genova, alla Spezia e Napoli, per il Po alla Laguna di Venezia; e ricevimenti a Genova, Venezia, Spezia, Napoli.

Questa è la gran cornice del serio quadro; il quale sarà formato dalla discussione di questioni tecniche ed economiche strettamente collegate alla navigazione marittima ed alla navigazione fluviale.

La tassa d'adesione è di L. 25. Le adesioni si ricevono sino al 31 agosto. Si calcola che i congressisti saranno poco meno di 2000.

Il congresso sarà inaugurato (con intervento del Re, che verrà allora ad inaugurare anche la Torre Umberto I) il 24 settembre, e durerà sino al 30, dopo il qual giorno si compieranno le gite maggiori.

Ciclismo e Turismo

(Fotografia Brocherel di Aosta).

Monte Bianco.

Leggiamo nella *Domenica del Corriere :*

« Durante le feste ch'ebbero luogo ad Aosta per l'inaugurazione della nuova strada del Gran San Bernardo, la Società « Augusta Proetoria Ciclo » di Aosta indisse un convegno, al quale parteciparono una ventina di sodalizî con circa 300 soci. Nel programma figurava anche una gita a Courmayeur e visita del vicino ghiacciaio della Brevna (a 1516 metri) sul versante sud-est del Monte Bianco. Vi presero parte 52 ciclisti, che giunsero tutti a Courmayeur con le loro macchine, proseguendo poi pel ghiacciaio, distante 4 chilometri, e superando un dislivello di circa 300 metri. Malgrado le salite fortissime e le strade pessime e franose, i ciclisti, senza mai discendere, pervennero sino allo chalet Proment, in vicinanza al ghiacciaio, due spingendosi sino al caos di massi che fronteggiano la bocca del ghiacciaio. E' forse la prima volta che dei ciclisti abbiano osato salire tanto alti ad un ghiacciaio inforcando il loro cavallo di ferro ».

Una conquista moderna.

Il turismo.

Da un articolo di E. De Morsier, *La Revue (ancienne Revue des Revues)*, riassunto dall'ottima *Minerva* di Roma, togliamo:

Frutto di quel senso delle bellezze naturali che nella nostra epoca si è ridestato e generalizzato nell'umanità, favorito immensamente dai nuovi mezzi di trasporto — la macchina a vapore, la bicicletta, l'automobile — il turismo ha preso ai giorni nostri uno sviluppo grandissimo. E' un movimento così generale, così potente, che ha tutta la forza di un movimento naturale rispondente a un bisogno fisiologico. E il bisogno esiste realmente: le popolazioni urbane cercano lo spazio e l'aria di cui mancano troppo spesso nelle loro abitazioni, e sentono sempre più impellente la necessità di una reazione contro la fatica di questa vita, così febbrile, in cui, come osserva Max Nordau, ciascun uomo fornisce oggi una quantità di lavoro da cinque a venticinque volte più grande di quella che l'uomo forniva mezzo secolo fa.

A questo mirabile sviluppo del turismo ha contribuito in grandissima parte il Touring francese, in Italia il Touring italiano.

Come in Francia, come in Italia, così nella maggior parte dei paesi civili del mondo, il turismo in tutte le sue forme, grazie ai nuovi mezzi di locomozione — ieri la bicicletta, oggi l'automobile, domani forse il pallone — ha preso da un quarto di secolo uno sviluppo prodigioso.

L'uomo moderno ha imparato a uscire dall'ambiente limitato della sua vita quotidiana, ha imparato a vedere, ad ammirare, a confrontare; allargandosi i suoi orizzonti, si sono ampliate anche le sue vedute; e il turismo è diventato veramente una scuola nazionale d'iniziativa, di sangue freddo, di buona volontà, di ardore virile, di nobile e sana ambizione. Esso contribuisce a sviluppare l'uomo verso il bello e verso il bene, e concorre all'opera di fratellanza umana che nel nostro secolo si viene compiendo. Il turismo è una conquista moderna.

AUTOMOBILISMO

Veicoli automobili industriali e furgoni militari

Concorso organizzato dall'Automobile Club di Francia

28 luglio - 8 agosto 1905.

Quando questo numero della nostra *Rivista* sarà uscito, la grande prova dei veicoli automobili industriali, e dei furgoni militari, sarà compiuta, e, possiamo dirlo sin d'ora, potremo constatare anche questa volta un nuovo trionfo dell'industria automobilistica, ed un nuovo grande passo che essa avrà fatto nella via del progresso.

La questione dei trasporti industriali sia di persone che di merce tocca troppo da vicino gli interessi di quasi tutte le classi sociali, perchè noi possiamo esimerci da uno speciale interessamento a questo concorso, che tanto dal lato dell'organizzazione come da quello dei concorrenti non potrebbe dare maggiore affidamento di serietà e di riuscita.

Seguiremo dunque, nel suo svolgersi, questa importantissima prova, e riservandoci nei prossimi numeri di darne i risultati in dettaglio, e di presentare ai nostri lettori i tipi di macchine più importanti che vi hanno preso parte, cominciamo ora ad intesserne un poco di storia, accennando anche ai suoi scopi, ed al suo regolamento.

Fino dal 1901, nella storica prova Parigi-Rubaix, comparvero, per la prima volta, dei veicoli automobili industriale della casa G. Richard e Bardon, i quali, a meraviglia di tutti, compirono regolamente il percorso ad una media di 20 chilometri-ora (oh! il sorriso dei moderni turisti!) senza noie e senza inconvenienti.

Nel successivo 1902, un *camion* della Società Nanceenne pesante *tre tonnellate* compì gli 85 chilometri che separano Parigi da Beauvais in 4 ore e 2 minuti, vale a dire, a chm. 19,700-ora; ed un altro carro della stessa Società, pesante *nove tonnellate* (carico utile chg. 4 722) compì lo stesso percorso con una media superiore agli 8 chm.-ora.

I risultati di questi primi concorsi non potevano a meno di svegliare un grande interesse in tutte le classi di negozianti ed industriali che coll'aumento degli scambi e della produzione sentivano viva la necessità di mezzi rapidi ed economici di trasporto, in tutte quelle località (e sono tuttora innumerevoli) nelle quali difetta o manca del tutto il servizio delle strade ferrate. Questo per i carri di forte portata.

Nello stesso tempo poi un'altra poderosa classe di persone si interessava da vicino della cosa: quella dei grandi negozianti di città, costretti a servire la numerosa clientela malamente e con dei ritardi inverosimili per mezzo di furgoni trainati da melanconici ronzini, e, peggio ancora, assoggettando dei poveri infelici a trascinare dei pesanti carretti per le vie delle città.

Ed i primi, i più arditi ed amanti del progresso, si mossero subito. Così la Casa Potin di Parigi fa già da tre anni le sue consegne con delle vetture De Dion, motore 8 HP. Ed ancora la raffineria Say, sempre a Parigi, che impiega da tempo e colla massima soddisfazione ed utilità dei grossi *camions* Valentin Purrey.

Ma il mondo è tutto eguale, e per quanto le prove già date siano più che convincenti, ed il problema della trazione automobile si dimostri assai prossimo alla sua risoluzione, pure essa è ancora molto lontana dall'essere correntemente introdotta nell'uso commerciale.

Tuttavia la Commissione dei concorsi dell'Automobile Club di Francia, con a capo quel grande mecenate dell'automobilismo che è il marchese De Dion, non ha potuto nascondersi l'immensa importanza di questo ramo dell'industria, ed ha deciso di indire ora questa importantissima prova riservata ai veicoli industriali.

D'altra parte il Ministero della Guerra di Francia, che pure si è reso conto dei vantaggi infiniti che tali veicoli potrebbero fornire sia nelle grandi manovre che in guerra, ha deciso di unirsi al Concorso dell'Automobile Club di Francia facendo contemporaneamente la sua grande prova dei furgoni militari.

Il regolamento si riassume in poche righe.

I veicoli inscritti debbono coprire in sette tappe una distanza di circa chm. 600 ad una velocità oraria media che non deve essere superiore ai 20 chilometri nè inferiore ai 3 chilometri e 500 metri.

La classifica stabilita da un apposito giury, del quale fanno anche parte parecchi ufficiali designati dal Ministero della Guerra, è stabilita in base ai seguenti fattori coi relativi coefficenti:

1.	Potenza del motore, semplicità ed accessibilità dei suoi organi	13
2.	Raffreddamento e condensazione	5
3.	Consumo di combustibile ed olio	15
4.	Funzionamento e resistenza dei diversi organi	15
5.	Condizioni generali del veicolo	2
6.	Resistenza delle ruote e dei pneumatici	15
7.	Efficacia dei freni	10
8.	Maneggiabilità della vettura	5
9.	Attitudine a spostare il peso ed a superare le salite	8
10.	Rapporto fra il carico utile ed il peso totale	7
11.	Velocità media	5
	Totale punti	100

Tutti i veicoli dei quali diamo in seguito le varie categorie sono divisi in due classi *A* e *B*. Alla classe *A* appartengono i veicoli di trasporto di persone in comune e quelli per trasporto di mercanzia fino a chg. 500. — Alla classe *B* invece appartengono i veicoli trasportanti più di 500 chg. di mercanzia, ed i furgoni militari.

Tutti i concorrenti sono divisi nelle seguenti categorie:

1) **Veicoli per trasporto mercanzie.**

I Categoria	Motocicli trasportanti	almeno chg. 50
II „	Veicoli „	da 200 a 500 chg.
III „	„ „	„ 500 a 1000 „
IV „	„ „	„ 1000 a 1500 „
V „	„ „	„ 1500 a 2000 „
VI „	Treni di varie vetture.	

2) **Veicoli per trasporto di persone.**

I Categoria	Veicoli trasportanti più di 6 persone;
II „	„ „ da 12 a 14 persone;
III „	Omnibus di almeno 30 posti con imperiale.

3) **Furgoni militari.**

L'itinerario per i grossi veicoli per trasporto mercanzia ed i furgoni militari (classe *B*) è il seguente:

Venerdì 28 Luglio	Parigi-Compiègne	chm.	95,500
Sabato 29 „	Compiègne Amiens	„	73,700
Lunedì 31 „	Amiens-Dieppe	„	98,900
Giovedì 3 Agosto	Dieppe Le Havre	„	107,600
Sabato 5 „	Le Havre-Rouen	„	88,000
Lunedì 7 „	Rouen-Mantes	„	85,000
Martedì 8 „	Mantes-Parigi	„	53,500
		Totale chm.	599,200

I veicoli appartenenti invece alla classe *A*, compiono anch'essi il medesimo itinerario come tappe, ma facendo un percorso più lungo; per esempio mentre nella prima tappa la casse *B* va da Parigi a Compiègne facendo la via più breve di chm. 95.500, la classe *A* raggiunge Compiègne facendo un giro di chm. 153.

Per tal modo durante tutto il concorso la classe *A* farà un totale di chilometri quasi doppio di quello della classe *B*.

Lungo ogni tappa sono disposti da quattro a cinque cronometristi segreti per la sorveglianza della regolarità di marcia dei veicoli. Inoltre verso la metà di ciascuna

tappa, ove i concorrenti probabilmente fanno colazione, i veicoli sono sottoposti al sistema dei parchi chiusi.

Finalmente il signor Longuemare, universalmente noto pei suoi celebri carburatori, ha assunto sopra di sè il non lieve servizio del controllo e verifica dei consumi nei singoli veicoli.

Si comprende facilmente di quale importanza siano queste constatazioni, e quali dati preziosi esse potranno fornire riguardo al lato economico della questione.

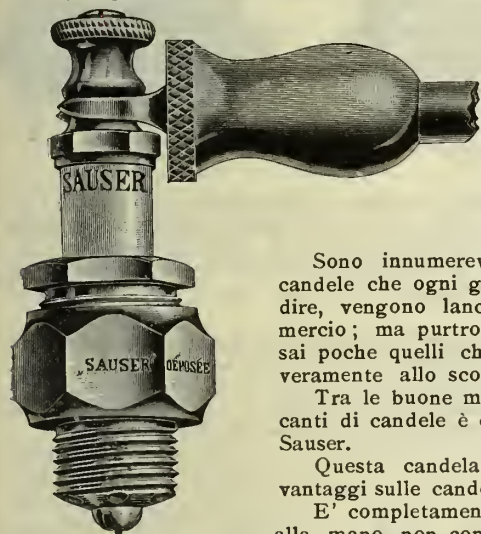
Questo nelle sue grandi linee, il programma, la cui paziente, dettagliata, e perfetta organizzazione rappresenta un altro *tour de force* di quella grande istituzione che è l'Automobile Club di Francia.

Chiudiamo nel segnalare l'immenso successo ottenuto sin d'ora da questo Concorso, al quale si sono inscritti e prenderanno parte ben 62 veicoli delle varie categorie!

Al prossimo numero dunque daremo l'elenco dei concorrenti, i risultati, le analisi i dettagli e le illustrazioni che saranno del più grande interesse.

Ing. GINO GALLI.

Le candele Sauser.

Ora che coll'uso quasi universale del magneto le noie dell'accensione, per quanto riguarda il generatore di elettricità, si possono dire finalmente scomparse, l'attenzione dei costruttori si rivolge specialmente a perfezionare gli organi che utilizzeranno l'elettricità, vale a dire le candele di accensione.

Sono innumerevoli i tipi di candele che ogni giorno, si può dire, vengono lanciati in commercio; ma purtroppo sono assai poche quelli che rispondono veramente allo scopo.

Tra le buone marche fabbricanti di candele è certamente la Sauser.

Questa candela offre molti vantaggi sulle candele solite.

E' completamente smontabile alla mano, non contiene mastice di alcun genere e quindi il suo rimontaggio è reso della massima facilità, è ermeticamente chiusa, e possiede un doppio isolamento.

Con una costruzione di tal genere risulta che si possono ricambiare tutti i pezzi delle candele, ovviando così al grave inconveniente di quasi tutti gli altri tipi, nei quali se si rompe ad esempio la porcellana, il lavoro da farsi per cambiarla è tale che novanta volte su cento si finisce per buttar via la candela guasta e metterne una nuova.

Finalmente la candela Sauser ha anche uno speciale attacco di filo, confezionato a molla e del tutto isolato. Si può quindi staccare istantaneamente il filo dalla candela per provare i cilindri, senza timore di prendere delle scosse e senza la lungaggine di dover svitare e riavvitare il solito nottolino.

Sono particolari questi che malgrado la loro apparenza hanno invece un'importanza assai grande, specialmente durante i lunghi viaggi; ed ecco perchè abbiamo voluto presentare ai nostri lettori la candela Sauser.

Mozzi a ruote libere ed a cambio di velocità.

Da pochi anni applicati alle biciclette, i mozzi a ruota libera si diffusero grandemente in questi ultimi tempi, perfezionandosi e complicandosi, aggiungendo anche il cambio di velocità. Sarà perciò utile per i lettori esaminare qualcheduno dei più importanti e speciali tipi di questi mozzi.

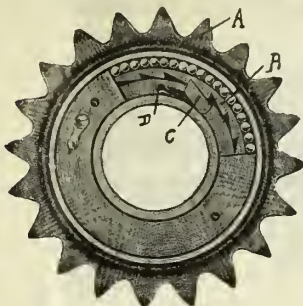



Fig. 1. Fig. 2.

Tutti i mozzi a ruota libera sono basati su di uno stesso principio, e cioè quello che la ruota libera a denti per la catena non è più solidale al mozzo stesso, ma che invece è ad esso unito a mezzo di tanti piccoli nottolini; quando la ruota a denti gira in un dato senso rispettivamente al mozzo, allora i nottolini si incastrano in appositi incavi in modo da spingere e trascinare quindi nel suo moto il mozzo stesso: quando invece la ruota a denti ruota, relativamente al mozzo, in senso inverso, allora i nottolini scorrono sugli incavi senza incastrarvisi, in modo che il mozzo può muoversi senza essere trascinato o trascinare la ruota a denti.

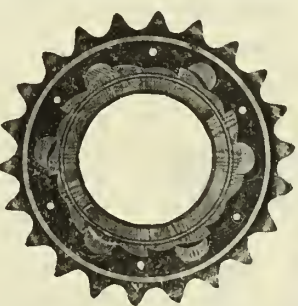



Fig. 3. Fig. 4.

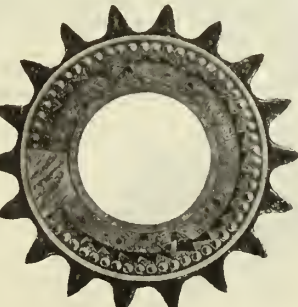



Fig. 5. Fig. 6.

I mozzi a cambio di velocità sono anch'essi quasi tutti basati su di uno stesso principio.

L'unione fra la ruota a denti ed il mozzo, non è più fatta soltanto con i nottolini; questa unione è ottenuta a mezzo di una ruota centrale e di due, tre o quattro ruote più piccole che ingranano tutte con la prima e la circondano completamente. Un simile sistema di ruote dicesi planetario od epicicloidale e le ruote laterali si chiamano

satelliti. Il nome di planetario od epicicloidale dipende dal fatto che le ruote laterali, nello stesso tempo che ruotano attorno alla ruota centrale, ruotano su sè stesse, come appunto fa la terra attorno al sole.

Fra i mozzi a ruota libera, uno dei più semplici è il mozzo *Sun* (fig. 1) della *Sun Cycle Fittings Co. Ltd.* di Birmingham.

Esso consta della ruota a denti *A* che porta una corona circolare alla quale sono fissati i nottolini *C*; questi nottolini sono spinti sempre verso l'esterno da una molla *D*; al mozzo è unita invece la corona a denti *B*. Quando, ad esempio, la ruota *A* va da destra verso sinistra, allora il nottolino *C* spinto in alto dalla molla *D* si incastra in un incavo della corona *B* e così trascina il mozzo; se invece la ruota a denti *A* va da sinistra verso destra, allora il nottolino scorre nei piani inclinato dei denti di *B*, vince l'azione della molla *D* e non può incastrarsi con la corona *B*, in modo che *A* non può trascinare affatto il mozzo; lo stesso si ha quando la velocità del mozzo è maggiore di quella della ruota *A* e che entrambi ruotino da destra a sinistra; essendo minore la velocità della ruota *A*, allora il moto relativo dei due corpi si può considerare come retrogrado, e quindi i nottolini scorrono sui piani inclinati dei denti di *B* come se *A* andasse da sinistra a destra, e la ruota è perciò libera.

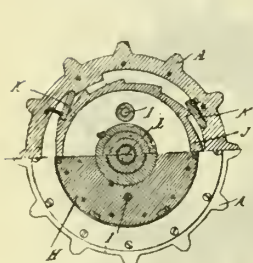
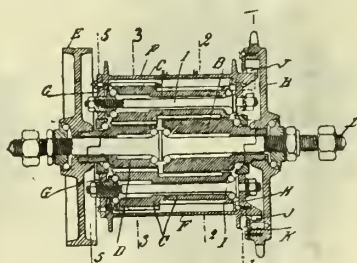
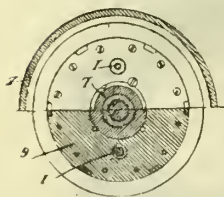
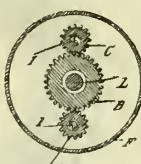
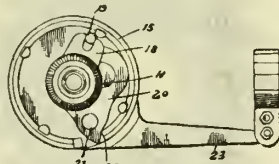



Fig. 7.

Fig. 8.

Fig. 9.

Fig. 10.

Fig. 11.

Molti tipi di mozzi a ruota libera sono simili a questo; ne differiscono soltanto nella disposizione dei nottolini e delle molle.

Così ad esempio il mozzo a ruota libera della *The Star Cycle Co. Ltd.* di Wolvezhampton (Inghilterra) (fig. 2) ha i nottolini disposti esternamente alla corona a denti: in questo caso allora le molle spingono sempre verso il basso i nottolini stessi.

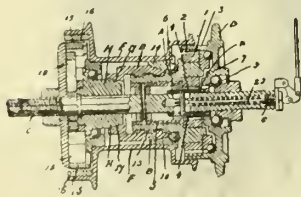
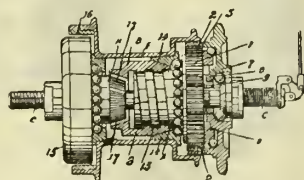



Fig. 12.

Fig. 13.

Altro tipo molto semplice di mozzo a ruota libera è il mozzo *Simplex* (fig. 3) della casa *Hall e Parhes* di Birmingham. Però l'azione delle molle molte volte perde di efficacia ed il mozzo non è più sicuro; per questo vennero in questi ultimi tempi ideati e costrutti dei mozzi a ruota libera senza molla alcuna.

Uno dei più importanti tipi fra questi mozzi senza molla è il mozzo *The Micrometer* (fig. 4) della *The Micrometer Engineering Co. Ltd.* di Coventry.

In questo mozzo i nottolini hanno la forma di una mezza luna e sono liberi di muoversi in tutti i sensi non avendo nessun punto fisso. Questi nottolini sono applicati in un vano avente per metà una forma eguale al nottolino, per l'altra metà una forma più allungata.

Quando la ruota a denti va da sinistra verso destra, allora i nottolini sono spinti verso gli incavi praticati nella ruota 4 e si ha così l'unione fra il mozzo e la ruota a denti della catena; quando invece quest'ultimo ruota in senso contrario allora i nottolini non hanno più azione alcuna e la ruota è libera.

Anche il mozzo *Simplex* già accennato è senza molla; identico a questo mozzo, ma con gli organi invertiti, è il mozzo *Saroléa* (fig. 5) della Casa *A. e D. Friedenhain* di Londra.

Nel mozzo *Abingdon* (fig. 6) della ditta *Abingdon Works Co. Ltd.* di Birminghan il nottolino ha forma triangolare; basta la piccola pressione di una molla a spirale per sollevare un po' il nottolino; allora questo nottolino si incastra nei denti e mantiene da sè la sua posizione senza che sia più necessaria la molla; quando la ruota a denti gira in senso inverso allora il nottolino cade e la ruota diventa libera.

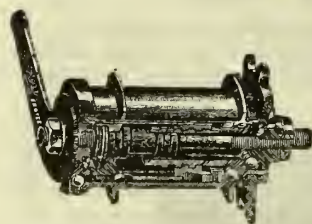
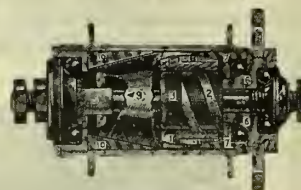



Fig. 14.

Fig. 15.

Come tipo possiamo prendere il mozzo fatto brevettare quest'anno dal signor *R. T. A. Delacroix* (figure 7 a 11).

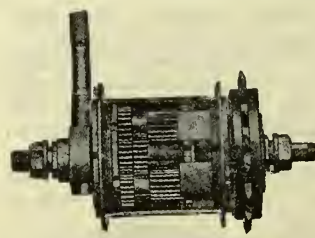
La ruota a denti della catena *A* per azione dei nottolini *K* può, quando gira da destra a sinistra, cominciare il suo moto di rotazione alla corona del mozzo *J*.

La ruota *A* è unita inoltre alla ruota centrale *B* la quale arriva soltanto sino a metà del mozzo; nella seconda metà del mozzo si trova una seconda ruota *D* di diametro diverso più piccolo di quella *B*. Con la ruota *B* s'ingranano i satelliti *C* che hanno diametri diversi nelle due ruote; questi satelliti possono anche essere in un numero maggiore a due. Nella prima ruota questi satelliti ingranano con la ruota *B*, mentre nella seconda ruota ingranano con la ruota *D* (figure 9 e 10).

Fig. 16.

A seconda del modo di trasmissione del moto, cioè delle ruote *B* e *C* a *C* e *D*, si hanno due diverse velocità del mozzo: il rapporto fra queste due velocità è dato dal rapporto del numero dei denti di *B*, *C* e *D*.

Altro nuovo tipo di mozzo a cambio di velocità e con sistema di ruote planetario è quello fatto brevettare dalla *The Eadie Manufacturing Co. Ltd.* (figure 12 e 13).

In questo mozzo il sistema di ruote 1 e 2 è quello che riceve il moto; questo può essere trasmesso alla ruota 16 e quindi al mozzo in due modi: o per mezzo delle ruote planetarie stesse, oppure per mezzo del cono di frizione *H* 17. Il cambiamento di velocità si ottiene portando il cono 17, o cioè il pezzo *B*.

Altri tipi simili di mozzi a cambio di velocità sono i seguenti: *New Departure*, che già descrivemmo nel numero precedente, *Morrow* (fig. 14) della casa *Morrow* di Londra, *Atla* (fig. 15) della nota casa *Bielefelder Maschinen Fabrik* già *Dürkopp e Co.* di Bielefeld (Germania), *B. S. A.* (figura 16), noto sotto la marca *Tre fucili*, *The Micrometer* (fig. 17) della già accennata casa *The Micrometer Enginerig Co. Ltd.*, ecc.

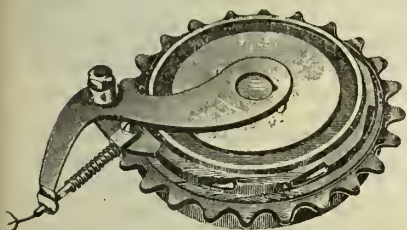



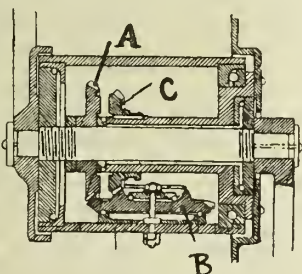
Fig. 17.

Molto diverso dagli altri tipi è il mozzo a ruote coniche fatto brevettare in Inghilterra da *E. A. Winholt* (fig. 18).

Invece di essere il mozzo della ruota posteriore che contiene il meccanismo del cambio di velocità, nel tipo Winholt tutto il meccanismo è contenuto nel mozzo centrale dei pedali. Il moto dei pedali viene trasmesso ad una ruota conica a grande diametro *A*; da essa il moto viene trasmesso alle ruote *B* e quindi alla ruota *C*; in questo modo la velocità viene aumentata nel rapporto del numero dei denti delle ruote *A* e *C*.

Fig. 18.

Molti altri tipi di mozzi a ruota libera ed a cambio di velocità esistono in pratica, come ad esempio i mozzi *Bianchi, Wanderer, Adler, H. T. Harnen, C. S. Thompson, A. Soames,* ecc., ma noi crediamo opportuno accennare soltanto a qualche tipo speciale, per fornire così ai nostri lettori un'idea chiara dei principî sui quali sono fondati questi nuovi meccanismi.

Ing. EFFREN MAGRINI.

Nuovi tipi di pneumatici.

Come già avemmo occasione di dire altre volte, la questione dei pneumatici, nello sviluppo dell'automobilismo, è molto importante: è appunto per questo che noi insisteremo sempre sui pneumatici e cercheremo di dare sempre qualche cenno sui nuovi tipi ideati e costrutti.

Al caoutchouc, che per la sua natura non può efficacemente resistere ai grandi sforzi richiesti dai moderni automobili, si cerca ora sostituire il cuoio, e così noi possiamo constatare che questa sostituzione ha già fatto enormi passi. Fra gli ultimi pneumatici fabbricati con il cuoio va citato il *Pneu-cuir Rossel* (fig. 19).

Fig. 19.

Fig. 20.

Questo pneumatico è completamente costruito con cuoio-cromato: esso è formato da nastri di cuoio e di tela sovvrapposti e fortemente incollati insieme.

Anche i talloni sono in cuoio e riempiti nel mezzo di cuoio e di tela.

Per impedirne il logoramento e lo sdrucciolamento questi pneumatici sono muniti di un nastro pure in cuoio ed armato di dischi e di chiodi.

La perfetta costruzione e la grande robustezza rendono questi pneumatici i preferiti dagli automobilisti e spiegano la grande diffusione che essi ebbero in poco tempo.

Altro tipo nuovo di pneumatico è l'antisdrucciolevole *Skerwood* (figure 20 e 21) della casa americana A. F. Skerwood di Peekskill N. Y. Questo protettore antisdrucciolevole è costituito da un nastro di metallo che viene applicato al pneumatico e fissato con due bulloni *A*. Questo nastro porta esternamente tante punte *B* che servono ad impedire la slittamento delle ruote, mentre il nastro metallico serve a proteggere il pneumatico.

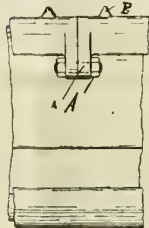
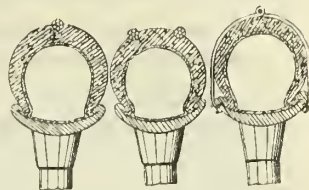



Fig. 21. Fig. 22. Fig. 23. Fig. 24.

Il signor *G. Pilkington* ha invece fatto brevettare alcuni suoi tipi di pneumatici antisdrucciolevoli.

Essi consistono (figure 22 e 24) nell'applicazione di una armatura metallica nella parte più esposta alla corrosione.

Questo armatura può essere formata di una sola fune metallica (fig. 22) applicata nel mezzo del pneumatico, o di due funi (fig. 23) applicate simmetricamente alla linea mediana del pneumatico, oppure da un nastro metallico che abbraccia il pneumatico (fig. 24).

Ing. EFFREN MAGRINI.

Termometro-densimetro del Touring.

Non è sempre facile il trovare un termometro-densimetro; e certi strumenti che con tale nome si trovano in commercio, non di rado valgono assai poco.

Per tutte queste ragioni il Touring ha fatto costruire a bella posta, ed esclusivamente per i suoi soci ed affiliati, un termometro-densimetro.

L'apparecchio consiste in un termometro munito nella sua parte superiore di una colonnetta sulla quale è segnata la scala delle densità graduata da 660 a 720, che indica la densità. Per procedere alla misurazione si riempie di benzina fino a $^2/_3$ della sua altezza una provetta (*B*), indi vi si immerge il termometro-densimetro (*E*). Dopo circa dieci minuti si legge la densità data dal numero corrispondente alla lineetta della scala graduata che coincide col punto d'affioramento dell' apparecchio nel liquido (*C*).

Quando la temperatura del liquido è di circa 15°, la densità letta sull'apparecchio indica se la benzina è della gradazione voluta o meno; quando la temperatura non è di 15° bisogna tener conto del fatto che la densità della benzina diminuisce od aumenta di $^8/_{10}$ di grado circa, a seconda che la temperatura aumenta o diminuisce di un grado. Si calcola quindi la differenza fra la temperatura effettiva della benzina e 15°, indi la si moltiplica per $^8/_{10}$. Si aggiunge questo prodotto alla densità letta sull'apparecchio, se la temperatura è superiore ai 15° lo si toglie, se detta temperatura è inferiore ai 15°.

Il termometro-densimetro del Touring acquistato alla Sede Sociale costa per i soci L. 4 —
A domicilio in Milano costa per i soci . . » 4,20
Franco di porto in Italia costa per i soci . » 4,60
Per l'estero aggiungere le spese postali.

L. I. A. T.

Il settimo Congresso della Lega Internazionale delle Associazioni Turistiche.

Nel numero di luglio del *Bollettino ufficiale* del Touring Club del Belgio troviamo un'ampia relazione del settimo Congresso della L. I. A. T. che ebbe luogo a Liegi nei giorni 8, 9, 10 e 11 del mese di giugno nella sala accademica dell'Università ed al quale parteciparono i rappresentanti di tutti i quindici Touring confederati.

Organizzatore di questo VII Congresso fu il Touring Club Belga che dalla chiusura del VI Congresso tenuto lo scorso anno a Vienna, fino al Congresso di cui ci occupiamo, disimpegnò le funzioni di *Bureau central.*

Anche quest'anno i temi di discussione furono molti ed importanti; appena dichiarato aperto il Congresso, il signor Séaut, segretario generale del Congresso medesimo, presentò il rapporto del *Bureau central*, dal quale risulta che il numero di turisti rappresentato dalle associazioni confederate nella L. I. A. T. ascende a 293 850, senza tener conto della Lega Velocipedistica Belga che non aveva presentato il suo effettivo; passando poi in rivista le decisioni dei congressi precedenti e constatando la fortuna ch'esse hanno avuto, il signor Séaut non mancò di ricordare il progetto del T. C. I., di unificazione internazionale della forma dei trittici, e quello del D. R. B. (*Deutscher Radfahrer Bund*) di una guida internazionale del turista.

Dopo una discussione abbastanza lunga concernente l'ammissione nella L. I. A. T. di due associazioni candidate, il *Deutscher Motorradfahrer Vereinigung* (Germania) e l'*Union velocipedica española* — discussione che finì con un voto favorevole all'ammissione — si passò all'ordine del giorno propriamente detto.

Le dogane costituirono anche quest' anno il principale oggetto dei *desiderata* e dei voti espressi dai congressisti. Cominciò il delegato del T. C. svizzero, ricordando che nel Congresso di Vienna del 1904 si era domandato all'amministrazione austriaca di instaurare un regime simile a quello della Svizzera, del Belgio e della Francia per il passaggio in dogana dei velocipedi di turisti stranieri; o almeno — nel caso in cui essa mantenesse il suo sistema basato sulla prova della riesportazione — di fornire al turista straniero uscente dall' Austria un documento che gli permetta di provare la riesportazione della sua macchina se la dogana commettesse un errore di constatazione e gli reclamasse il pagamento dei diritti.

Di queste proposte la prima ha sortito esito negativo ed il T. C. svizzero domanda che si facciano nuove e pressanti domande presso il Governo austriaco per ottenere parità di trattamento in questa importante questione; venne deciso che dei nuovi tentativi saranno fatti per iscritto dal *Bureau central;* nel caso in cui non riescissero allo scopo, il signor Kuhles, delegato del D. T. C. di Munich, si è incaricato di fare dei passi presso l'amministrazione austriaca per il soddisfacimento dei voti del T. C. svizzero.

Il T. C. neerlandese e lo stesso T. C. svizzero domandarono poi che il motociclista abbia a subire anche presso le dogane francese e belga il trattamento usato per il velocipedista, che abbia cioè ad essere ammesso su semplice presentazione della tessera di riconoscimento di membro di una associazione riconosciuta dall'amministrazione, senza prova ulteriore di riesportazione. Dopo animata discussione si è deciso che la L. I. A. T. deve usare della sua influenza per appoggiare gli sforzi fatti individualmente in questo senso dalle associazioni belga e francese.

Una grossa questione fu agitata dal T. C. neerlandese e dal D. T. C. di Monaco, riguardo al trittico automobile francese. Come è noto, l'amministrazione doganale francese ha adottato il regime di favore del trittico per l'importazione temporanea in Francia degli automobili di turisti stranieri, ma ha concesso il beneficio esclusivo all'Automobile Club il quale non vuol riconoscere fra i suoi corrispondenti all'estero che gli A. C.; di fronte a questo privilegio i Touring Clubs protestano ed i Touring svizzeri, neerlandese e belga si sono rivolti al Touring francese per ottenerne il sollecito intervento; è intorno a questo intervento che si è svolta principalmente la discussione che è finita con l' approvazione di un ordine del giorno.

Sull'entrata e circolazione dei ciclisti stranieri in Italia ha fornito spiegazioni, su domanda del T. C. svizzero, il nostro delegato sig. Luigi Cuneo Vidal, assicurando che il *permesso di circolazione* dato al velocipedista straniero al suo entrare in Italia — permesso che deve essere rinnovato ogni volta che, uscito dal paese, desidera rientrarvi — non è un documento di dogana, ma una semplice constatazione della qualità di stranieri, per dispensare questi di pagare la tassa che colpisce i ciclisti nazionali. Del resto la dogana italiana si mostra molto liberale nella constatazione della riesportazione, ammettendo come prova la semplice attestazione delle autorità del paese del ciclista, dopo che questi è uscito d'Italia. Fu ad ogni modo approvato il voto del T. C. svizzero, di domandare all' amministrazione italiana di modificare le forme del permesso.

Fu poi preso in esame un progetto illiberale di misure doganali che si vorrebbe introdurre in Germania e furono emessi voti perchè « le associazioni tedesche affiliate alla L. I. A. T. facciano le pratiche necessarie a mantenere la libertà d'entrata in Germania per le biciclette, motociclette ed automobili ».

Una importante questione fu messa sul tappeto dal T. C. belga, questione che può essere formulata in questi termini: « è necessario che gli interessi del turismo sieno curati esclusivamente dai Touring Clubs ». Questa proposizione, ebbe cura di chiarire il signor Van Zeebroeck, presidente del Touring belga, è ispirata unicamente dal desiderio di concorrere al progresso generale, di concentrare le forze del turismo, di non esaurirsi a costituire ciascuno per sè degli organismi che possono servire a tutti, come pubblicazioni, servizi d'hôtels, carte itinerarie, rivendicazioni in materia di dogane, di strade, ecc. Non furono emessi voti, ma alle idee espresse dal signor Van Zeebroeck, i delegati unanimemente aderirono.

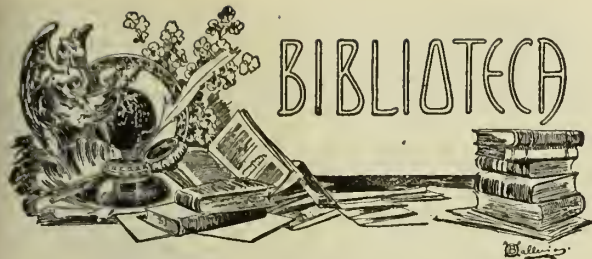
Il Congresso ha alla fine riconosciuto senza discussione l'alto interesse che presenterebbe l'aggiunta al rapporto annuale di informazioni concernenti il trasporto di velocipedi e di motocicli sulle ferrovie dei diversi paesi d'Europa, ha emesso il *desideratum* che i treni espressi abbiano anche in Germania ad ammettere velocipedi, ed ha deliberato la formazione di collezioni di vedute fotografiche e di *clichés;* e su questo punto i delegati di quasi tutti i paesi hanno preso la parola per promettere formalmente l'adesione della loro associazione, anche per ciò che riguarda lo scambio dei *clichés*.

A sede dell'VIII Congresso fu designata senza competizioni Milano: al nostro Touring vengono quindi affidate per il 1906 le funzioni di *Bureau central.*

* * *

L'esame dell'ordine del giorno del congresso ha occupato interamente la mattina del 9 e del 10 giugno, dalle ore 9 a circa le 13. Il resto del tempo fu consacrato ai ricevimenti; ai banchetti e alle gite, che riservarono ai congressisti le più gradite sorprese.

Il lunedì, 12 giugno, fu poi festeggiato il decimo anniversario del Touring belga, con ricevimenti, passeggiate, e con un pranzo ufficiale, alla fine del quale proruppero irrefrenabili e innumerevoli i discorsi ed i brindisi. Anche giunsero molti telegrammi di adesione e di augurio, fra i quali uno del Direttore generale del nostro Touring, così concepito: « Touring Italiano, prendendo viva parte feste anniversarie fondazione Touring Belga, plaude proficua opera da esso spiegata favore causa turistica, ringrazia per simpatie in varie maniere dimostrate per Italia, e porgegli fraterni, fervidi voti sempre maggiore prosperità. *Vivat, Crescat, Floreat.* JOHNSON ».

BIBLIOTECA

Angherà e Ferraro, *Guida per il volontario ciclista;* Roma, Casa Editrice Italiana (Lire 1,50).

L'istituzione del corpo nazionale volontari ciclisti automobilisti è ormai un fatto compiuto.

Il Comitato centrale, istituito presso il Ministero della Guerra, ne ha già approvato lo statuto ed ora procede alla compilazione del relativo regolamento. Questa istituzione nazionale pone il nostro paese in prima linea fra le nazioni più evolute, fra quelle nazioni che sono intimamente comprese della necessità che primo dovere di ogni cittadino, a qualunque partito esso appartenga, si è l'adoperare tutte le proprie forze fisiche, morali ed intellettuali in difesa della patria.

Le prescrizioni per la formazione, l'istruzione, la disciplina, ecc., di questo Corpo nazionale saranno stabilite da regolamento da emanarsi dai sottocomitati nazionali, previa approvazione del comitato centrale.

Per facilitare la compilazione di questi regolamenti e per offrire ad ogni volontario tutte quelle nozioni che sono indispensabili per l'adempimento della nobile sua missione, i due autori hanno dato alla luce questa *Guida,* che è riuscita nello scopo. Essi, più di ogni altri, erano adatti al cómpito prefissosi, giacchè il capitano cav Angherà fu uno dei più strenui apostoli della nuova istituzione da lui propugnata con scritti e conferenze; l'altro, il capitano Ferraro, è ben noto nell'esercito per i suoi scritti d'indole sociale, e specialmente per un manuale compilato a scopo educativo, che è ormai nelle mani di quasi tutti i graduati dell'esercito.

Questa *Guida* consta di due parti: nella prima gli autori hanno raccolto tutte quelle notizie d'indole storica che servono a dare una chiara idea dello sviluppo del ciclismo militare nel nostro paese ed all'estero, massime in Inghilterra, che fu la prima a dare l'esempio della istituzione dei volontari ciclisti per la difesa del paese, specialmente nella difesa costiera; d'onde passano a dimostrare quali vantaggi i ciclisti potrebbero offrire in questo speciale cómpito; poscia dànno un completo ed interessante cenno storico sull'opera prestata dai corpi volontari italiani durante la guerra per l'indipendenza ed infine riassumono gli ultimi fatti che hanno condotto alla formazione dell'attuale Corpo nazionale. A questa parte fanno seguito lo statuto ed il regolamento sancito dal Comitato centrale.

Nella seconda parte gli autori hanno raccolto tutte quelle norme, che sono indispensabili per l'addestramento del volontario ciclista, traendole in gran parte dai vari regolamenti dell'esercito, ossia: norme per la lettura delle carte topografiche e per l'addestramento individuale di riparto, tolti dall'*Istruzione per le compagnie cicliste,* dal *Regolamento di servizio,* e dall'*Istruzione sui lavori da zappatori per la fanteria.*

Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs in München, *Bayerisches Verkehrsbuch Bayern recht des Rheins;* München, Carl Gerber, 1905.

Questa artistica guidina è specialmente notevole per le buone cartine e le numerose vignette (tutti disegni originali), molte delle quali a colori. E' un vero modello del genere.

Ettore Torelli, *Delle mura e delle fortificazioni di Carpi;* Carpi, tip. Ravagli, 1904.

Le mura di Carpi, per varie cause (le igieniche in prima fila), sono destinate alla demolizione; il tratto di esse dal baluardo di S. Rocco a Porta Modena è stato atterrato; il resto seguirà la stessa sorte; e bene fece il signor Torelli a serbar di quelle mura la memoria in questo dotto opuscolo.

— Sotto la direzione del prof. dott. Serafino Ricci ha iniziate a Milano (tipografia editrice L. F Cogliati) le sue pubblicazioni la ***Rivista Archeologica Lombarda,*** periodico trimestrale illustrato di archeologia e d'arte, con notiziario archeologico e artistico generale.

— Una specialità del periodico ***Der Rad Wanderer*** (organo del Deutschen Touring-Club di Monaco di Baviera) è la descrizione di gite in bicicletta. Nel numero di luglio Egon von Kratser parla delle sue gite dal Brennero al Cadore, Garda, Stelvio, Engadina, ed E. Kerber di sue gite traverso la Sardegna e la Corsica.

— In tre grandi quadri, contenenti paesaggi e figure, presentati alla Esposizione di fotografia di Genova, la ***Unione Zincografi*** di Milano ha offerto un ottimo saggio di quanto possono produrre le applicazioni della fotografia alle arti grafiche.

— Venne pubblicato il secondo numero dell'elegante periodico ***A Bologna e sull'Appennino Bolognese.*** Porta, fra altro, la bella notizia della grande riunione a Bologna nel 1906 dei battaglioni volontari ciclisti.

Album Bowden.

E completamente esaurito l'*Album illustrato* del freno Bowden, che prima d'ora si spediva a chi inviava a quella Casa L. 1.

La Casa Bowden invece ora manda gratuitamente il suo catalogo 1905 a chi lo richiederà indicando il semplice indirizzo (Filiale Bowden per l'Italia: via Giuseppe Sirtori, 16 bis Milano).

CONSULENZA LEGALE

GIUDICATI TURISTICI.

MOTOCICLETTA COL MOTORE GUASTO.

Non sussiste contravvenzione nel fatto di circolare a forza di pedali con una motocicletta avente il motore guasto, sebbene senza certificato di idoneità, senza licenza di circolazione e senza targa.

Sentenza 12 luglio 1905 del vice pretore urbano di Milano avv. Motta, nella causa del pubblico ministero contro Ricchetti Renzo, corso San Celso, 6, difeso dall'avv. B. Garbati, imputato del reato di cui agli articoli 66, 84, 86 regolamento di polizia stradale, perchè il giorno 7 maggio 1905 percorreva il corso Sempione a cavalcioni di una motocicletta, sprovvisto del certificato d'idoneità e di targa.

In esito all'odierno pubblico dibattimento tenutosi in contradditorio dell'imputato.

Sentito il P. M nelle sue istanze e conclusioni.

Ritenuto che i testi addotti a difesa hanno affermato che la motocicletta andava, non per forza del motore, ma a forza di pedali, perchè il motore era guasto, onde per tale veicolo, *che ha perduto la natura propria di semovente* e si rende assimilabile alle biciclette, non occorre il certificato d'idoneità e la targa.

Ritenuto inoltre, che per munirsi di detto certificato e per provvedere la macchina della targa prescritta bisogna sottomettere sè stesso e la motocicletta a prova e tale prova non la si poteva fare se la macchina era guasta. Che proprio nel mentre il prevenuto andava a far riparare i guasti, fu constatata la contravvenzione.

Considerato che a siffatte deposizioni si è contrapposto quella del vigile che elevò la contravvenzione, attestante che il motore funzionava, onde il giudicante non può con sicura coscienza escludere ogni responsabilità nel prevenuto.

Visti gli articoli 342, 322. 323. 344 cod. p. p.

Giudica assolversi Ricchetti Renzo dall'imputazione ascrittagli per non provata reità.

VELOCIPEDE CONDOTTO A MANO.

Non v'è contravvenzione nel fatto di condurre a mano un velocipede privo di contrassegno, specie poi quando si provi che il conduttore non sa montare in bicicletta.

Non havvi neppure contravvenzione nel fatto di non poter presentare subito il certificato di denunzia, qualora più tardi lo si produca.

Sentenza 15 luglio 1905 del pretore del I mandamento di Mantova, avv. Igino Ceccato, nella causa penale del P. M. contro Nicolini Carlo, imputato di contravvenzione agli articoli 10 e 11 della legge sui velocipedi 22 luglio 1897, n. 318, per essere stato colto in Mantova, nel 22 maggio 1905, a condurre una bicicletta a mano in istato di piena servibilità, sprovvista di targhetta pel 1905 e senza essere munito del certificato modulo *A*, da esibire agli agenti pubblici.

... *Omissis.*

Come fu costantemente ritenuto da altri pretori, siccome la legge punisce l'*uso* dei velocipedi senza contrassegno, così è chiaro che nella fattispecie presente, il Nicolini. che non sa montare la bicicletta, che la portò a spalle e si decise poi a metterla a terra per non rendersi ridicolo, non *usava* della macchina, inquantochè *si usa la bicicletta* secondo la destinazione del veicolo, cioè, montandola.

Nulla in tal caso importava che il veicolo fosse in pieno assetto ed in grado di essere montato.

Ma di più l'art. 11 parla di *produzione* e non di *presentazione* del modulo *A*, che tien luogo del bollo, e tale produzione avvenne immediatamente, appena fu lasciato libero il Nicolini di poter andare a prendere il certificato, che fu provato coprire unicamente la macchina che fu sequestrata.

... *Omissis.*

Per questi motivi, giudica non farsi luogo a procedimento per inesistenza di reato.

P S. Questa sentenza, che dobbiamo alla gentilezza dell'avv. Ferruccio Salvetti, trova perfetto riscontro con quelle pubblicate nella *Rivista* dell'agosto p. p.

FRA VETTURE E AUTOMOBILI.

L'automobilista non è civilmente responsabile dei danni subiti dal proprietario di una vettura, i cui cavalli si spaventano al passaggio dell'automobile, quando si provi che il conduttore di questo ha usato la dovuta diligenza, facendo segnali e tenendosi a debita distanza

Sentenza del Tribunale di Bologna, 27 aprile-11 maggio, giudice estensore avv Mario Galassi, nella causa Muratori c. Contrada, in grado di appello (v. *Rivista* dell'ottobre 1904, pag 352).

... *Omissis.*

In diritto:

Considerato, che una volta consentita la circolazione degli automobili, e non si poteva fare altrimenti, senza dar prova d'un misoneismo incompatibile coi vantaggi che reca il rapido progresso dei mezzi di locomozione, è evidente che degli incidenti dannosi che si verificano a causa della circolazione degli automobili, i conduttori dei medesimi non possono essere chiamati a rispondere, se non negli stessi casi nei quali rispondono i conduttori di qualsiasi altro veicolo, *vale a dire quando sia provato che l'evento dannoso dipenda dalla colpa loro, ossia dalla imprudenza, dalla negligenza e dalla inosservanza dei regolamenti, perchè in mancanza di tale dimostrazione, la esistenza della colpa sulla quale si fonda il diritto al risarcimento del danno, vien meno assolutamente* Deriva da ciò, che se un cavallo alla sola vista di un automobile si adombra e subisce un danno e lo fa subire al veicolo al quale è attaccato, l'automobilista non può essere di questo danno responsabile, se non nel caso che effettivamente egli con un atto positivo o negativo vi abbia dato causa. Certamente quando si tratti di un danno diretto, provocato, per esempio, da un investimento dell'automobile, più agevole può essere la prova che quell'evento dannoso dipese o dall'imperizia nel dirigere la macchina o dalla disattenzione o dalla inosservanza di regolamenti; ma più difficile invece si presenta la prova, quando il danno non sia in diretta dipendenza col fatto dell'automobilista, perchè è di tutta evidenza la necessità di ricercare indipendentemente dalla colpa lata o lievissima, se l'evento dannoso fu veramente una conseguenza del fatto del conduttore della macchina, o debba ad altri fattori attribuirsi; e quando un dubbio su questo possa sorgere ed il giudice non riesca a dirimerlo, non potrebbe con tranquilla coscienza pronunciarsi.

Nella specie, si fa consistere la colpa del tenente Contrada nella inosservanza del regolamento, per avere spinto l'automobile a corsa non regolamentare e per non essersi fermato, allorchè s' accorse e sarebbe stato avvertito dai cenni del cocchiere, che i cavalli avevano dato segno di essersi impauriti.

Concretata, secondo l'assunto del Muratori, in questi termini la colpa del Contrada, non è assolutamente priva di ogni ragione la domanda che questi si propone, se cioè lo spavento dei cavalli, o d'uno solo di essi, che è veramente il fatto generatore del danno, sia una conseguenza della corsa non regolamentare della macchina del Contrada, o se non piuttosto l'effetto del rumore inevitabile, dal quale, come disse il teste Pilati, i cavalli fossero spaventati, dal suono della tromba, che il Contrada doveva per disposizione regolamentare far agire, come fece, o dalla età di quei cavalli ancora puledri e da poco in possesso del Muratori e non abituati a vedere automobili.

Basterebbe un dubbio su ciò, perchè anche quando il Contrada avesse proceduto a corsa veloce, non si potesse neppure con serena coscienza addossare a lui le conseguenze di un evento non sicuramente colposo per fatto suo.

Ma il Collegio non crede doversi soffermare più a lungo su questo punto, perchè essendo accertato per deposto della teste Zauli Clara che l'automobile e la carrozza si erano in altri giri incontrati nel giardino, prima di quell'evento, senza che nulla di spiacevole accadesse, quando si voglia ammettere che la paura di uno dei cavalli, perchè fu uno solo che si spaventò e spinse l' altro contro gli alberi, provenisse precisamente da un aumento della corsa di quell'automobile, la velocità della corsa non potrebbe costituire in istato di colpa il tenente Contrada, se non nel caso in cui fosse effettivamente dimostrato che era superiore a quella prescritta dal regolamento.

Il pretore nella sua sentenza osservò che questa dimostrazione non si era data e le risultanze della prova gli danno ragione.

Secondo il disposto dell'art. 17 del regolamento per la circolazione degli automobili, approvato con R. decreto 28 luglio 1901, n. 416 « la velocità di corsa non deve eccedere i 25 chilometri all' ora in aperta campagna e quella di un cavallo al trotto serrato, circa 15 chilometri all'ora, nell'abitato ». Siccome è giusto ritenere che i viali di un pubblico giardino siano parificati alle vie dell' abitato, la corsa dell' automobile del tenente Contrada non doveva eccedere quella di un cavallo al trotto serrato; nè in verita pare che fosse superiore, perchè all'infuori del teste Pilati, che parla di velocità quasi vertiginosa, gli altri testimoni fanno intendere che non poteva essere superiore a quella normale.

La guardia di città Oradei, che accorse subito dopo il sinistro, seppe dalle persone che attorniavano la carrozza e dalle stesse signore che vi stavano dentro, che la corsa dell' automobile era regolare. Il teste Giulini, che è pure un teste del Muratori, e suo cocchiere, si limita a dire che l'automobile correva come i tram elettrici, i quali indubbiamente non procedono con velocità superiore ai 15 chilometri all' ora circa, ed è tanto vero ciò che disse il teste Giulini, che anche l' altro teste a prova, Fini Marco, dichiara esplicitamente, che percorreva col passo di un buon cavallo al trotto, precisamente come prescrive il regolamento, il che basta per affermare che sotto questo rapporto non vi fu per parte del tenente Contrada, violazione di regolamento, senz'uopo neppure di vagliare al riguardo il deposto dei testi a riprova, che in modo più esplicito confermano quanto risulta dalle accennate dichiarazioni.

Ma il regolamento prescrive ancora che la velocità, sia nell'abitato che fuori, debbasi moderare presso « gli incroci delle vie, nelle curve più ristrette, nelle forti pendenze, in caso di ingombri o di ostacoli alla circolazione, ed ogni qual volta possa esservi pericolo di accidenti o di spavento a persone o ad animali » e s'intende che il rallentamento della corsa può giungere fino all'immobilità dell'automobile, se la richiedano le circostanze del fatto.

Nella specie, l'incontro fra l'automobile e la carrozza si verificò in quel largo viale dei giardini che è prossimo alla porta Castiglione ed il cocchiere stesso del Muratori dichiarò che udì il suono della tromba e vide l'automobile quando era già alla distanza di 50 metri. I cavalli si misero in ardenza, dice il Giulini; cominciarono ad imbizzarrirsi, soggiunge l'altro teste Garavini; ma questo non era fatto che potesse allarmare troppo il tenente Contrada, se se ne accorse, perchè quei cavalli si erano precedentemente incontrati colla sua macchina e nulla era accaduto.

Ma quello che più preme rilevare è ciò che dice lo stesso Giulini, e cioè, che la sfiancata dei cavalli, che fu causa del danno, si verificò quando l'automobile passava non rasente alla carrozza del Muratori ma a distanza conveniente di circa due metri, come emerge dal deposto di tutti i testimoni e quando il tenente Contrada, che fermò subito e a distanza di pochi metri l'automobile, non si trovava in condizione di poter fare cosa alcuna per evitare quel movimento dei cavalli, per lui certamente imprevidibile e dovuto evidentemente alla giovinezza di quei cavalli ed alla loro impressionabilità.

Si disse però, tanto dal Giulini, come dal Garavini, che fu fatto segno al Contrada colle mani di fermarsi; ma ammesso pure che questo fatto, smentito dai testimoni a riprova, ma confermato dal Pilati, sia vero, posto che il fatto della semplice ardenza dei cavalli non poteva nè doveva allarmare il conduttore dell' automobile, era indispensabile per dire in colpa il Contrada, dimostrare in qual momento preciso quel segnale si sia dato perchè se fosse stato dato dopo che il cocchiere aveva cercato di trattenere gli animali, sarebbe quel segnale venuto quando il Contrada non avrebbe più fatto in tempo a fermare la macchina, ed è difficile fosse stato dato prima, perchè l'ardenza dei cavalli, che già negli altri giri avevano veduto l'automobile non era un fatto che potesse impressionare un esperto cocchiere e tale da fargli prevedere quella sfiancata improvvisa, che si verificò nel momento dell' incrocio dei veicoli.

Considerato che per tali risultanze il Collegio deve far buon viso alle conclusioni dell'appellato, non avendo ragione di riformare il giudicato del pretore, perchè, o la colpa non esisteva, o era tanto dubbia da non permettere con sicura coscienza la condanna del Contrada al risarcimento del danno

Considerato che le spese seguono la soccombenza

Per questi motivi, rigetta l'appello in esame, conferma la sentenza 18-20 luglio 1904 del pretore del primo mandamento di Bologna resa fra le parti e condanna l'appellante Muratori al rimborso delle spese di secondo grado sostenute dal tenente Carlo Contrada, ecc.

POSTA LEGALE.

MOTOCICLETTE — CONTRAVVENZIONI. SEQUESTRO DELLA MACCHINA.

Sig. dott. Salvolini — Veramente la sua domanda è un po' troppo vaga Non può un agente di polizia *per una ragione qualunque* dichiarare in contravvenzione e sequestrare la macchina Sia i casi in cui un agente può accertare la contravvenzione, come i casi in cui può sequestrare la macchina, sono indicati dalla legge. Fuori di questi casi, l'agente potrebbe essere chiamato a rispondere del reato di cui all'art. 175 cod. p. per abuso di autorità, nonchè civilmente di tutti i danni e spese che avesse ingiustamente provocati, quando però risultasse avere egli agito con dolo o colpa grave

In particolare, le pene per le diverse contravvenzioni, ed i casi in cui queste possono venir accertate ad un motociclista sono minutamente contemplate agli art 89, 102 103 del nuovo regolamento stradale 8 gennaio 1905. n 24, nonchè all'art 14 del regolamento sui velocipedi 16 dicembre 1897, n 540. Per nessuna di queste contravvenzioni però potrà essere sequestrata la macchina, come è detto espressamente all'art 90 dell'accennato nuovo regolamento.

Al contrario per la contravvenzione di cui agli art. 10, 11, 12 della legge 22 luglio 1897 n. 318 sulla tassa sui velocipedi, e agli articoli 29, 30, 31 del detto regolamento 16 dicembre 1897 n. 540 (v. *Annuario* 1903, vol. II. pag. 14-21), ossia quando il motociclo è sprovvisto del contrassegno od ha un contrassegno manomesso, la macchina è sequestrabile. Sarebbe poi ancora sequestrabile, come corpo di reato in caso di delitto, o di presunto delitto come ad es., in caso d'investimento o simile.

VELOCIPEDI — CIRCOLAZIONE AREE SOGGETTE A SERVITU' DI PASSAGGIO.

Sig. Abbati Balilla. — Bisogna evidentemente distinguere

Se si tratta di aree soggette a servitù di passaggio per uso pubblico, è chiaro che dovranno considerarsi aree pubbliche all' effetto di obbligare il ciclista a munire il velocipede del contrassegno prima di circolarvi, nonchè ad attenersi a tutte le altre prescrizioni della legge 22 luglio 1897, n 318, e relativo regolamento.

Se invece si tratta di aree soggette ad una servitù di passaggio e vantaggio di un solo fondo, manifestamente il proprietario dell' area e il proprietario del fondo potranno reputarsi in area privata e fare ciò che loro più talenta. Che se poi la servitù attiva di passaggio spettasse a molti fondi e quindi a molte persone, cosicchè in effetto ognuno usufruisse di quel passaggio a tal punto da potersi considerare in effetto area di pubblico passaggio in tal caso la contravvenzione potrebbe, non senza fondamento, essere accertata, qualora il ciclista non si attenesse alle regole della suaccennata legge.

TARGA A TUTTE LE VETTURE E CARRI?

Sig. Coppola, sig. Della Torre. — Forse non sarebbe male; specialmente per evitare o quanto meno reprimere gli inconvenienti provocati da ignoti carrettieri e barrocciai, che poi non riesce, o difficilmente riesce di identificare

L' art. 34 del nuovo regolamento stradale 8 gennaio 1905. n. 24, avrebbe già provveduto in tal senso, ma le eccezioni in esso fatte rendono la disposizione quasi completamente frustranea e di nessun effetto pratico.

MOTOCICLETTE CONDOTTE A MANO.

Signor Antilli. — L'argomento è già stato ripetutamente trattato (v. *Rivista* aprile e maggio p. p. e qui sopra).

Una bicicletta provvista di motore meccanico è sottoposta alla tassa di L 20 Non sussiste la contravvenzione elevatale, tanto più trattandosi che la motocicletta aveva la cinghia smontata, e chi la conduceva era un ragazzetto incapace di usarne.

Avv. BERNARDO GARBATI.

Comunicati e notizie del Touring

Annuario dell'Automobilismo.

Il Touring ha pubblicato l'*Annuario dell'Automobilismo per il 1906.*

E' un grosso volume di oltre pagine 700, in carattere fitto.

Esso viene presentato colle seguenti parole:

Nella breve prefazione dell'*Annuario Automobilistico* dello scorso anno abbiamo esposte le ragioni che ci persuasero ad accingerci a questa pubblicazione.

Il favore incontrato da quel nostro lavoro, ci persuase a pubblicare anche quest'anno l'*Annuario*, riveduto, corretto, migliorato, aggiornato.

Non ci è parso quest'anno di riprodurre il *Manuale dell'automobilista e del motociclista*, perchè, pel grande cammino percorso dall'automobilismo, quelle nozioni sono ormai assai note ai più.

Notevoli aggiunte abbiamo invece introdotto al Capo I per quanto riguarda la Circolazione, le Dogane ed i Trasporti: ed altrettanto dicasi per tutte le altre rubriche nelle quali è organicamente diviso il volume e specialmente in quella degli Indirizzi utili.

Un semplice confronto, delle persone competenti, fra l'*Annuario* dello scorso anno e quello di quest'anno basterà a persuadere che non abbiamo trascurato cure e fatiche per arricchire il volume di notizie fresche, numerose, sicure.

Una parte che può essere considerata come interamente nuova è la Parte Terza, e cioè *l'elenco generale alfabetico delle località italiane ed estere delle quali si forniscono informazioni turistiche*, in cui si è fatto uso dei segni speciali internazionali approvati dalla L. I. A. T.

Questa parte può venire considerata come una vera Guida automobilistica ed è del più grande interesse per chi viaggia in Italia.

Allo scopo di impratichire i soci coi segni internazionali, per quest'anno assieme a questi abbiamo stampato anche, ogni volta che li abbiano usati, la relativa spiegazione.

Il valore dell'opera nostra è in gran parte dovuta alla intelligente e preziosa cooperazione dei nostri numerosi, valenti ed accurati collaboratori, ad essi mandiamo i nostri più vivi ringraziamenti, e anticipiamo questi a tutti coloro che vorranno indicarci correzioni, lacune, aggiunte, delle quali faremo tesoro.

Ecco l'indice generale delle materie contenute nel volume:

Il volume costa L. 5 per i non soci, e L. 2,50 per i soci del Touring.

CONSOLATO

VENTISETTESIMO ELENCO.

CONSOLI.

ra . . . . Ferrero Gioachino.
rescentino . . . . . . Mazzucco dott. geom. Celestino.
ussago . . . . . . Giordani dott. Felice.
ampor0 . . . . . . Monaco Emilio.
oano . . . . . . Accame Vincenzo.
lassa-Carrara . . . . . Giorgini Alessandro.
lontesarchio . . . . . Cardona Frangipane conte Francesco.
adova . . . . . . Barbaran Capua col. Alessandro.
isa . . . . . . Rosati dott. Renzo.
iena . . . . . . Cosci dott Cesare.
osi . . . . . . Gori Giulio.
obarno . . . . . . Monticelli rag. Leonardo.

SEZIONE MEDICA

VENTESIMOTTAVO ELENCO.

Adro . . . . Mondini dott. Carlo.
Carentino . . . . . . De Alessandri dott. Luigi.
Castelfranco Emilia . . . Bazzocchi dott. Giuseppe.
Malcesine . . . . . . Meneghetti dott. Ferruccio.
Savigno . . . . . . Pasqualini dott. Alessandro.
Savona . . . . . . Aonzo dott. Feo.
Siena . . . . Spediacci dott. Corrado.

FARMACISTI.

Antrodoco . . . . . . Farmacia Santopinto.
Brusnengo . . . . . . » Margary.
Fagagna . . . . . . » Burelli Giulio.
Falconara . . . . . . » Margutti Amedeo.

CONSULENTI LEGALI

Albenga . . . . Costa avv. Luigi.
Forlì . . . . Bassetti Piero
Monza. . . . . . . Canesi avv. Luigi.
Rimini. . . . . . . Morosini avv. Ettore.
Vuzzara . . . . . . Melli avv. Carlo Augusto.
Serolavecchia . . . . . Scanzi avv. Alessandro.

Meccanici del T. C. I.

Seconda categoria.

Ascoli Piceno . . . . . Ditta Rampini Giuseppe, *A. M. C.*
Acqui . . . . » Fratelli More li, *A. M. C.*
Busseto . . . . . . » Leggeri Giuseppe, *C.*
Monfalcone . . . . . » Davanzo Aristodemo, *C.*

Garages.

Prima categoria.

Roma . . . . Società Anonima Garages Internazionali automobilistici, piazza Cavour, 31.

Seconda categoria.

Brescia . . . . Hôtel Gallo, via Trieste Paganora, 3.
Forlì . . . . Larghi Ulisse, corso Vitt. Eman., 64-66.
Salsomaggiore . . . . . Ditta Casiraghi Anselmo, piazza Cavallottl.
Vicenza . . . . » Vaccari Luigi, mura Porta Nuova, 3.

Soci benemeriti.

Avenati Albino, Torino — Barberis Giuseppe, Torino — Bianchi Romolo, Milano — Bolongaro Filippo, Stresa — Colombi Michele, Abbiategrasso — Colombo Tranquillo, Milano — Lantermo Cesare, Torrepellice — Leardi Francesco, Sparanise — Molinari Vittorio, Tolmezzo — Monghironi Claudio, Como — Osenga ing. Tullo, Grosseto — Pasetti Vincenzo, Pieve d'Olmi — Ramaccini ten. Francesco, Civitavecchia — Sardi Giosuè, Firenze — Selva Serafino, Menaggio — Tomè Angelo, Introbio — Turati Angelo, Cinisello — Vannoni Giuseppe, Prato — Viziano Giuseppe, Albenga.

TOTALE N. 992.

Soci quinquennali.

Brambati Attilio, Milano — Brioschi Alfredo, Milano — Chiozza avv. Enrico, Loano — Carle comm. dott. Antonio, Torino — Colombini Giuseppe, Castelfiorentino — Faziolo Duilio, Spezia — Gastaldi Alessandro, Olivetta S. Michele — Ghirelli dott. Giulio. Milano — Manzoni Luigi, Milano — Pasquali Mario, Torino — Ubezio Mario, Vigevano — Vierci Vincenzo, Finalmarina — Zanca Francesco, Palermo.

TOTALE N. 2187.

Necrologio

È morto in età di 31 anni, in Venezia, **AGOSTINO ZANIRATO**, che era nostro consocio fino dall'origine del Touring. Egli fu cultore d'ogni genere di *sport* e lascia vivo compianto nelle società sportive veneziane; ed anzi una di esse stabilì che una gara di nuoto venga indetta ogni anno al nome di *Gara Agostino Zanirato.* A parenti ed amici le nostre vive condoglianze.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 luglio 1905

Soci vitalizi. (*)

BOLOGNA, Vittorio Rossi — **BRUGHERA MARITTIMA**, Nob. Pietro Fontana — **FIRENZE**, Carlo Canevaro — **MILANO**, Dott. Emilio Aguzzi; Alessandro Galimberti; Giulio Galimberti; Carlo Prati; Clemente Savonelli; Cesare Treves; dottor Aldo Weillschott — **NAPOLI**, Barone Giuseppe Calcagno — **ROMA**, Cav. avv. Enrico Bottardo; Menotti Garibaldi — **SERRAVEZZA**, Agostino Garfagnini — **TORINO**, Guido Riccardo Colombo; avv. Umberto Ramella; Agostino Signorini — **VENAS** (Belluno), Faustino Gei — **VERONA**, Giacomo Cuzzeri.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA. — Gandini Domenico, Scaletta Ugo.
Acqui. — Baldizzone Carlo, Baratta Luigi, Morelli Giovanni.
Asti. — Tommasini Aroldo.
Casalmonferrato. — ALBERTARIO GIUSEPPINA, De Mattei Filippo.
Lu. — Cattana Cesare.
Novi Ligure. — Fossati Romeo, Savio Angelo, Sovera ing. Giulio Cesare.
ANCONA. — Giannini Adolfo, Morandi Gustavo.
Falconara. — Margutti Amedeo.
Sassoferrato. — Buratti Giovanni.
Senigallia. — Moroni prof. Aldo.
AQUILA. — Jazzarelli Fernando, Scurti Quintino.
Castel di Sangro. — Marchionna Nicola.
Montereale. — Forti Annibale.
Popoli. — De Santis Antonio.
Sulmona. — De Gregoriis Giuseppe, Romano Rodolfo.
AREZZO. — Benincasi Stenio, Morfini Enea.
Bibbiena. — Nati Poltri, Nato Poltri Dino.
ASCOLI PICENO. - *S. Elpidio a Mare.* — Bassi prof. Pietro, Gerardi Ugo, Scoccini Vittorio, Zullocco Luigi.
BARI. — Messeni Emanuele, Polese ing. Jacopo.
Barletta. — Fornari Luigi.
Terlizzi. — De Sorio Vincenzo.
BELLUNO. — Manzini ing. Carlo.
Auronzo. — Cecconi Giuseppe, Vercelli Emilio.
Domegge. — Da Vià Marco.
S. Nicolò di Comelico. — Tonello Alberto.
BENEVENTO - *Cerreto Sannita.* — Della Rosa Valerio.
BERGAMO. — Bonfanti Carlo, Carminati Eugenio, Cattanese Emanuele, Ceppini Bragadini Alfonso, Ghilardi Carlo, Goltara Vittorio, Perico dott. Triade.
Albino. — Testa Pietro.
Alzano Maggiore. — Minelli Francesco.
Caravaggio. — Crippa ing. Ettore, Moretti dott. Giuseppe, Pedrini ing. Rodolfo.
Ciserano. — Vitali Battista.
Lovere. — Mazzucchelli Antonio.
Sarnico. — Alari Gabriele, Arcangeli Alfredo, Bortolotti Beniamino, Masla Silvio, Solza march. Alessandro, Valvassori Angelo.
Urgnano. — Cereda Giovanni, Coeta Francesco.
BOLOGNA. — Bazzani Giuseppe, Marabini Domenico, Padoa dott. Maurizio.
BRESCIA. — Borgatti Paolo, Faglià Umberto, Giroldi Riccardo, Minelli dott. Giovanni, Pe Felice, Sala Alessandro.
Boario. — Gafforelli Achille.
Manerbio. — Preti Antonio.
Palazzolo. — Bracchi Ezechiele, Camillucci Pietro, Torre Galignani Gustavo.
CAGLIARI. - *Fluminimaggiore.* — Oddone Battista.
Oristano. — Cappabianca Alfredo, Negri Michele.
Pirri. — Drogon Antonio.
Ussana. — Piccian dott. Luigi.
CAMPOBASSO. - *Capracotta.* — Conti dottor Giovanni.
CASERTA. - *Arpino.* — San Germano Emidio.
CATANIA. — Morlacchi Ambrogio, Paternò Michelangelo.
CATANZARO. — Colosino ingegner cav. Antonio.
CHIETI. - *Tocco Casauria.* — Ventura Giorgio.
COMO. — Capitani Bruno, Carughi Italo, Circolo Sportivo, Fattorini Andrea, Fontana Piero, Lavizzari nob. Giulio, Pasca ing. Riccardo.
Azzano. — Ortelli Alfredo.
Ballabio Inferiore. — Lunghi Giovanni.
Cadenabbia. — Parrish G., Parrish K. B.
Cantù. — Pasetti Mario.
Cernobbio. — Casnati Enea, Cerutti Francesco, Sereni Umberto.
Civello. — Schmidt Adolfo.
Induno Olona. — Castelli Achille.
Lecco — Delù Delfino.
Macherio. — Rivolta Piero.
Malgrate. — Galli Gaetano.
Malnate. — Berra Angelo.
Menaggio. — Barelli Andrea, Erba Camillo, Tarelli Giuseppe, « Sessito », Vitali Battista.
Merate. — Gandini Mario.
Ponte Chiasso. — Carioli Alfonso.
Ponte Tresa. — Ciliberti Antonio, Gelsomini Giuseppe.
Urago. — Cologni Ambrogio, Cologni Giuseppe.
COSENZA. — Broccolo Emilio, Broccolo dottor Fortunato.
CREMONA. — Stradivari dott. Italo, Zuccoli cav. Ercole.
Crema. — Vertova Mario, Vilia Franco.
Soresina. — Merzario Abele, Tonani Francesco.
Trigolo. — Alberti dott. Paolo, Vigna dottor Don Luigi, Zanibelli Giusto.
CUNEO. - *Alba.* — Rivello Michele.
Castellinaldo. — Ghietti Carlo.
Garessio. — Barberis Bernardo, Bâva avv. Ernesto.
Moretta. — PRAT MARIA.
Saluzzo. — Paris Parisio.
S. Vittoria d'Alba. — Cinzano Pietro.
FERRARA. — Barboni Probo, Melloni Natale Ezio, Storari Gaetano.
Consandolo. — Rinaldi Pietro.
Sabbioncello S. Vittore. — Mari Fausto.
FIRENZE. — Bellucci Umberto, Bercigli Ettore, Bini Smaghi conte Lorenzo, Buti dottor Guido, Capannelli Alfredo, Chiostri Augusto, Favilli Pietro, Gianotti Cesare, Gualtieri dott. Domenico, Lanza Benedetto, Lottaringhi DellaStufa march. Alessandro, Lucchesi dott. Dante, Marranei Guido, Mazzei Umberto, Pozzi Attilio, Santi Emilio, Spalletti conte Guglielmo, Suckow Alessandro, Zampini Federico.
Barberino di Mugello. — Pacini Pietro.
Borgo S. Lorenzo. — Arquint Francesco.
Fucecchio. — Bagnoli Angelo, Lotti Mario, Lotti Silvio.
Galeata. — Fabbri Curzio.
Granajolo — Giugni Ugo.
Marradi. — Fabroni G. Gastone.
Modigliana. — Ancherani dott. Luigi, Casalini Ciaranfi Francesco, Mengolini dott. Francesco, Pianori Vincenzo, Samorì Giulio, Samorì Innocenzo, Savelli Angelo, Targioni Violani Enrico, Viarani Cesare.
Pistoia. — Agnoletti Obed, Bazzani avvocate Paolo, Bongi Enrico, Paolini Giulio.
Pistoia. — Urbani de Gheltof Giovanni, Zamponi Virgilio.
Prato. — Becheroni Basilio, Brogi Giuseppe, Cai Dario, Campolmi Ezio, Francioni Aldo, Gacci Oreste, Meucci Martino, Morganti Diego, Nannicini dott. Torquato, Niccolai Nicolino, Palmerani Alfredo, Pieri Aurelio.
Premilcuore. — Santucci Guido.
S. Miniato. — Barducci Pompeo, Remedi G. Carlo.
FOGGIA. — Jori avv. Domenico, Mandara avvocato Giuseppe, Pedone avv. Giovanni, Procari Rossi rag. Luigi, Santi Stefano.
Cerignola. — Foschini G. B., Petti Francesco, Preziuso Giuseppe.
S. Severo. — Cristalli Oreste, Santelli Giuseppe.
Torremaggiore. — Iuso avv. Raffaele.
FORLI'. — Fossi cap. Luigi.
Longiano. — Belli Luigi.
Rimini. — Bocclarelli Bruno.
GENOVA. — Bertoni G. B., Bielati Ezio, Bombrini Carlo Emanuele, Canevaro L. G., Casale Oreste, Dellacasa Vittorio, Fontanella Silvio, Gallliano Giuseppe, Issel ingegnere Arturo M., Lauretti Ferdinando, MENADA ERMINIA, Montaldo Eugenio, Olivari Gustavo, Osperone Ermenegildo, Papone avv. Giuseppe, TARDY ELISA, TARDY MARIE, Viotti Sabino.
Alassio. — Aicardi Andrea, Murchio Rodolfo.
Albenga. — Arnaldi Alessandro, Ascheri Ernesto, Avegno Pietro, Bottino geom. G. B., Capodacqua prof. Giovanni, Costa avvocato Luigi, Durante Santino, Merlo Alberto, Noberano Francesco, Sasso Paolo,

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'estero. — (**) *Art. 6 e 9:* I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'estero — *Art. 12:* Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

Tanghetti Edoardo, Testa Giuseppe, Unione Sportiva.
Busalla. — Martignone Giuseppe.
Chiavari. — Guidi Carlo.
Loano. — Carrara Paolo.
Nervi. — Guelfi Cornelio.
Pietra Ligure. — Accame Antonio, Accame G. L., Bottaro Emanuele.
Rivarolo. — Castello G. B.
Sampierdarena. — Cara Umberto.
Sarzana. — Bernardini Alfredo.
Savona. — Costa Eugenio, Feo dott. Aonzo, Gregorio Matteo, Molinari Lorenzo, Noceto avv. Andrea, Oltrabella Giuseppe, Palamara Vincenzo, Reposi Felice, Tarò Emanuele, Turbino Vincenzo, Vallarino Roberto.
Sestri Ponente. — Gervaso gen. m. Camillo.
Zuccarello. — Marsella Domenico.
GROSSETO. — Bartolini ing. Federico, Borgioli Alberto, Breschi Giovanni, Carloni ing. Marino, Cheli Giovanni, Elia Giovanni, Ferretti Guglielmo, Fossi Ugo, Gilles cav. avv. Enrico, Ginnaneschi Giuseppe, Palagi ing. Torquato, Perelli Carlo, Poli Anchise, Ricci Cesare, Rolla ing. Stefano, Rota ing. Luigi, Scatena Corrado, Schiavone Armando, Vacchelli ing. Tito, Vercesi ing. Romano, Vitelli ing. Luigi, Zambelli ing. Giuseppe.
Orbetello. — Tiraboschi Ezechiele
Montepescali. — Bavona Dino.
Santafiora. — Luciani Eugenio.
LECCE. - *Galatina.* — Mongiò Stefano.
Oria. — Montanari dott. Francesco.
Ostuni. — Sansone march. Raffaele.
Taranto — Pantaleo barone Giuseppe.
LIVORNO. — Miniati Luigi, Racah Paolo.
Viareggio. — Biagini Giovanni.
LUCCA. — Pastore Menico, Pastore Ippolito.
Bagni di Lucca. — Bastiani dott. cav. ufficiale Adriano.
Forte de' Marmi. — Barsuglia Guido.
Pietrasanta. — Ricci Colombo.
MACERATA. — Amodei ing. Diomede.
Camerino. — Macchioro prof. Vittorio.
Treia. — Curzi ing. Gisleno, Palmieri Giuseppe.
MANTOVA. — Bastianelli Giovanni.
Borgoforte. — Ferretti Angelo.
Casteldario. — Lugo Albino, Nuvolari Giuseppe, Vivaldi Fortunato.
Guidizzolo. — Gerola Augusto, Quiri Antonio.
Marcaria. — Donelli Giovanni.
Polesine. — Caramaschi Giulio.
Quingentole. — Pinceila Arturo.
Revere. — Sailer Riccardo.
Solferino. — Fattori Luigi.
MASSA CARRARA. — German Pierre.
Carrara. — SALVINI GIANNINA.
Fivizzano. — Bocci Raffaele, Minati Dino.
Pontremoli. — Fiorentini Gioacchino.
MILANO. — Albini Francesco, Astuni avvocato Donato, Baggio Giulio, Balossi Carlo, Bianchi Carlo, Bianchi Luigi, Bisesti dottor Arturo, Bocconi dott. Ettore, Boniforti Carlo, Boniforti Riccardo, Bonomi avv. Alberto, Bordini Enrico, Borrini Giuseppe, Bottini rag. Pietro, Brambati Attilio, Brenta Edoardo, Brinsciotto Giuseppe, Brusotti Cesare, Calvi Battista, Cappellotto Guido, Cardani Emilio, Castoldi Sante, Cattaneo G. B., Cavazzana Ercole, Cerizza Lorenzo, Chiesa Mario, Cima Lionello, Ciocca Enrico, Cierici Leo, Corbetta rag. Ferdinando, Colombo rag. Romolo, COLOMBO CORBETTA TERESA, Console Mario, Console Ugo, Coppa Ferdinando, Croci Francesco, Dalle Nogare Gino, Dameno Augusto, de Alessandri Alessandro, Esterle ing. Carlo, Falcetti Chiaffredo, Fedeli Giovanni, Ferrari Cesare, Ferrari Valentino, Ferrerio Francesco, Ferrieri Vincenzo, Fleury Giulio, Fornara Ercole, Frisia Donato, Frova cav. ing. Giovanni, Gabuzzi dott. Giuseppe, Gaggi avv. Giovanni, Gaggia Carlo, Galimberti Carlo, Galimberti Maurizio, Gallina rag. Alfonso, Garanzini Oreste, Gerster Edoardo, Ghiringhelli Giuseppe, Gnocchi Giulio, Guien Emile, Lardera rag. Carlo, Leonardi Emilie, Lesmo Ernesto, Locatelli Giovanni, Lombardi Giovanni, Lombardi Giuseppe, Maffei Carlo, Maggioni Sandro, MANFREDI MARIA ANGELA, MANFREDI PAOLA, Manzoni Luigi, Morazzi G. Antonio, Marchesi Gerolamo, Massaglia Angelo, Mazza Giacinto, Mazzotti Biancinelli Lodovico, Meda Mario, Meraviglia Mantegazza Uberto, Micotti Emilio, Modrone Enrico, Modrone Ercole, Musi Pietro, Negrinotti E. F., Norsa rag. Ugo, Novara Romeo, Oliva don Giuseppe, Pagliariprof. Fausto, Pastori Gioachino, Pellicciari geom. Giuseppe, Peruzzotti Arturo, Pestalozzi rag. Riccardo, Piantanida Luigi, Pront Emilio, Quirci Ambrogio, Raicevich Pino, Raitano Felice, Re Carlo, Rebonato Gaetano, Riganti rag. Natale, Riganti Paolo, Ritter Ugo, Rossetti ragionier Scipione, Rossi rag. Edoardo, Rossi ragionier Ireneo, Rovescalli Edoardo, Sacchetti Carlo, Sala Francesco, Santagostino Giuseppe, Savini Enea, Scaccabarozzi Giulio, Segre ing. Salvatore, Silva prof. Luigi, Squassi Felice, Strazza Giulio, Terruggia ing. Amabile, Tettamanzi Angelo, Torniamenti Paolo, Torri Giacomo, Turri Dario, Verazzi Luigi, Viganò Giosuè, Vigevani Arturo, Vigevano Secondo, Vimercati Fausto, Vismara Giovanni, Vitali Roberto, Volonteri Giuseppe, Zezon Carlo Emanuele.
Abbiategrasso. — Colombi Piero.
Affori. — Malerba Carlo.
Bariano. — Cattaneo rag. Luigi.
Busto Arsizio. — Bossi Luigi, Brambilla Umberto, Brugioli Elia, Fortunati Menotti.
Castellanza. — Carensi Angelo, Jucker ingegner Carlo, Razzini Giovanni, Siles Nicola.
Chiaravalle. — Bozzi Enrico.
Codogno. — Grossi Pasquale.
Cormanno. — Beretta Emo, Gorla Enrico.
Gaggiano. — Andreoni Agostino.
Gallarate. — Ciclo Virtus, Fasolini A.
Greco. — Marzorati Leonardo.
Lodi. — Canevari Giannino, Di Martino professor Francesco.
Meda. — Boglietti Melchiorre.
Monza. — Bosi Felice, Capoulun George, Gianella Valter, Lazzaroni Pietro, Meregalli G. Carlo.
Morimondo. — Mangiagalli Piero.
Rosate. — Gerli Angelo.
Sesto S. Giovanni. — Granata dott Fausto.
Somma Lombarda. — Talamoni Antonio.
MODENA. — Mazzi Riccardo.
Ravarino. — Pierotti Donati.
NAPOLI. — Avolio Edmondo, Bergami Ercole, Brunetti Nicola, Calcagno barone Giuseppe, Cattaneo Domenico, Conetta cap. Ido, Esposito Eugenio, Fahris Antonio, Frigerio Riccardo, Gallotti Giovanni, Graziani Tullio, Mannajuolo Arturo, Mannajuolo ing. Giuseppe, Montesoro Massimo, Morese cav. Raffaele, Orfei Orfeo, Pacini Vincenzo, Pastore Giovanni, Reichlin Alfredo, Sannia Giulio, Spinelli marchese Carlo, Taralio Giuseppe.
NOVARA. — Baldi Giovanni, Bianchi Giuseppe, Brughera avv. Amos, Fornara dottor Cesare.
Biella. — Bianco Umberto, Società Ginnastica « Pietro Micca » Venezia Federico.
Borgomanero. — Pagani Giovanni, Ruffoni Giuseppe.
Casalbeltrame. — Greppi Giovanni.
Castellengo. — Barbero Ermenegildo, Gariazzo Secondo.
Cerano. — Bianchi Luigi, Blardoni Paolo, Merealli Napoleone.
Cossato. — Loro Piana Luigi.
Dirignano. — Vismara Paolo.
Domodossola. — Baiocco Paolo, Lora Tonet Quirico, Parodi Giovanni, Venco Rosa.
Intra. — Didero geom. Luigi.
Occhieppo Inferiore. — Bersano geom. Carlo.
Ornavasso. — Longo Dorni Carlo.
Piane di Serravalle. — Croso Antonio, Guglielmi Giovanni.
Piedicavallo. — Peraldo Bracet Pietro.
Romagnano. — Biey dott. Casimiro, Tibiletti Amilcare.
Santhià. — Migliore Guido.
Serravalle Sesia. — Zanetti Arturo.
Stresa. — Borgia Tealdo, Capucci Vasco, Guglielmetti Silvio, Nicolini Giacomo, Omarini Luigi Mario, Rossi Giovanni, Tadini geom. Tommaso.
Trobaso. — Lucetti Luigi, Pedruzzi Antonio.
Vercelli. — Faccio avv. Ettore, Fresia Ermenegildo, PIROLINI MARIA, Sessa Luigi.
Vigliano. — Barazzotto Romeo, Ravetti Roberto, Strona Umberto.
Vogogna. — Giovanni Prattini.
PADOVA. — De Giorgio dott. Nunzio, Turola Francesco.
Anguillara. — Società Ciclistica.
Cittadella. — Ferrettoni Egidio.
Este. — Prosdocimi Andrea.
Piove di Sacco. — Benvegnù Pasini Giordano.
PALERMO. — de Cordova Francesco marchese della Giostra, Zanca Francesco.
PARMA. — Beduzzi rag. Riccardo, Pallavicino Ferdinando, Pastore Enrico, Querqiu Ennio.
Borgotaro. — Maestri avv. Tullio, Molinari avv. Alfonso.
PAVIA. — Gherlone Giovanni, Pizzocaro Emilio.
Bressana. — Del Bò Mario.
Cozzo. — Segù avv. Francesco.
S. Maria della Verza. — Faravelli Agostino, Gasio Enrico.
Sartirana — Rabossi Antonio.
Vigevano. — Curti Luigi, Galli ing. Guido, Ubezio Mario.
Zorlesco. — Caserini Alessandro.
PERUGIA. - *Bosco.* — Manganelli Romeo.
Città di Castello. — De Rosi Dario, Fornai
RAVENNA. - *Lugo.* — Baldassarri Pietro, Caravita Romeo, Manzoni Sante, Marangoni Tommaso, Martini Emilio, Minghini Malusardi Antonio, Montesi Giulio, Pezzi Francesco.
Massalombarda. — Rizek Giovanni.
REGGIO EMILIA. - *Rolo.* — Nasi Alberto.
Rubiera. — Bartolani Ferdinando.
Rubiera S. Donnino. — Morsciani Marco.
ROMA. — Baccaredo dott. Ottorino, Battinoni Rodolfo, Calenda di Tavani barone Vittorio, Carli Angelo, Ceradini Antonio, Civalleri cap. Bartolomeo, Coen Belinfanti Giacomo, Conti cav. avv. Pietro, Cuscianna Emilio, De Bellis Angelo, De Bernardis Giulio, Ferrari Giuseppe, Kessler James, Pallavicino Franco, Romiti cav. Temistocle, Spalletti G. B.
Bagnorea. — Ezio Rosatini.
Castiglion Teverina. — Panari Giuseppe.
Civitavecchia. — Bernaschina ing. Bernardo, Cantalamessa Giorgio, Ferrari Augusto.
ROVIGO. - *Stienta.* — Roveroni Giovanni.
SALERNO — Bertolani Italo.
SASSARI. — Delogu Francesco.
SIENA. — Diligenti avv. Alessandro, Perasso Francesco, Rotti Eugenio, Venturini Ettore.
Colle d'Elsa. — Masoni Aniceto.
SONDRIO. - *Morbegno.* — Romegiaili dottor Aristide.
Ponte Valtellina. — Venzi Aristide.
TERAMO. — Tanzi avv. Zeffirino.
Bisenti. — Valente ing. Quirino.
Mosciano. — Ventilj cav. Pasquale.
TORINO. — Associazione ciclistica « Fortiores », Augero Camillo, Biscaretti di Ruffia cap. Guido, Bosco Vincenzo, Calosi Vincenzo, Cambiano Placido, Cappello Giovanni, Carle comm. Antonio, Carucci ragionier Ciro, Castellano prof. Carlo, Cattero ing. Angelo, Ceragioli Giorgio, Chiaudano Celeste, Chiaudano Edoardo, De Martini Giovanni, di Cinzano Saverio, Durelli cav. uff. Giovanni, Fino Giuseppe, Foglino dott. Ernesto, Gariazzo Pietro, Gindro Giovanni, Giorelli dott. Ernesto, Goffri Guido, Goggia avv. Luigi, Golzio Ferdinando, Goretta cap. Alessandro, Gribaudi Andrea, Guglielminetti Francesco, Guisana Domenico, Kind Adolfo, Lovisolo Giulio, Maccario Carlo, Maffei Ernesto, Merlino Antonio, Merlo Enrico, Merlo Felice, Natta Carlo, Odarda Ernesto, Pallavicino Mossi march. Giuseppe, Paoletti Secondo, Pastore Domenico, Pastore Giuseppe, Pseuda Santino, Radicati di Brozolo conte Jacques, Riccio ing. Arno, Rignon conte Felice, Sorda Costanzo, Tessore Ottavio, TRIVERO ANTONIETTA, Valente Giovanni, Vinai Maurizio, Vitrotto Pietro Natale, Wauthier Carlo.
Casalborgone. — Bocca Ernesto.
Chieri. — Piovano Annibale.
Condove. — Crolle dott. Venanzio.
Giaveno. — GIBELLINI ELISA.
Lanzo. — Panello Matteo.
Luserna S. Giovanni. — Volla Fernando.
Mathi. — Bormida G. Luigi.
Pragelato. — Guiot Serafino.
S. Sebastiano Po. — Torre Lorenzo.
Torre Pellice. — Viale Ottavio.
Venaria Reale. — De Mattei Leonardo, Petrini Pietro, Pezzi Andrea.
TRAPANI. — Rossi Doria Augusto.
Gibellina. — Municipio.

TREVISO. - *Conegliano.* — Batacchi Faliero, Da Ponte Ugo.
Mogliano. — Capuzzo Giuseppe.
Montebelluna. — Morassutti Antonio, MORASSUTTI PAOLA.
Oderzo. — Maschietto Vittorio.
Postiorna. — Dalla Zorza dott. Riccardo.
Povegliano. — Sartorl G. B.
S. Biagio. — Cian Ruggero.
UDINE. — Chiussi rag. Luigi, Scaini Guglielmo, Segala Andrea.
Caneva di Sacile. — Cblaradla Eugenio.
Cividale. — Ciani Dante, Mllani Eugenio.
Dogna. — Soprano Valentino.
Pontebba. — Zardini rag. Antonlo.
Prata. — Centazzo Giovannl.
Tolmezzo. — Zinutti Glovannl.
VENEZIA. — Bullo Pietro, Giancotti Francesco, Lucchesi conte Pietro, Ruol Domenico, Zago Giuseppe.
Lido. — Picco Orazlo, Volo Riccardo.
Noventa di Piave. — Cà Zorzi Antonlo, Nardini Pierino, Perocco conte Ermanno.
S. Michele al Tagliamento. — Bertoni Guido.
VERONA. — Acquarone Francesco, Buffaldl Franco.
Luigl, Franchl Achille, Giordano Bruno, Masetti ing. Angelo, Patrlzi march. Gino, Pulettl Washington, Riccardini Michelangelo, Rossi Francesco, Santini Gian Carlo, Stelluti conte Gabriele, Torelli dott. Torello, Volpi Amedeo.
Foligno. — Giuliani Giulio, Muzlarelli Luigi.
Pierantonio. — Bebi Francesco.
Ponte Valli Ceppi. — Ciurnelll Ottorlno.
Terni. — Piroli dott. Amedeo.
PESARO. — Moretti Marlano.
PIACENZA. — Rossl Raffaele, Toselll avvocato Francesco.
PISA. — Adorni Braccesl avv. Glullo, Canepa Arturo, Simoncini Ugo.
Pontedera. — Stecher Michele.
PORTO MAURIZIO. — Mantè Giovannl, Moreno Gluseppe, Risciar Ampellio, Risciar Gluseppe, Saglietto Vincenzo, ZANNELLI MARGHERITA.
Grimaldi. — Lorenzi Sebastiano.
Matola. — Biancheri Onorio.
Oneglia. — Rovere G. B. Pietro.
S. Remo. — Racca Francesco, Salvago G. B.
Cologna. — Furlani Oreste.
Legnago. — Bellardinelli Enrico, De Mori Nereo, Marchlori dott. Arrigo, Ortolani Carlo, Rossato cav. Francesco, Sartori Carlo, Sboni Giulio.
Malcesine. — Meneghettl dott. Ferruccio.
Rivoli Veronese. — Caviglia Guido.
VICENZA. — Bonaguri Ercole, Capretti Guidl Andrea, Zampa Glorgio.
Bassano. — Municipio.
Montegalda. — Marzari Francesco, Rosati Vittorlo.
S. Vito. — Pozzolo Francesco.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA. - *Pirano.* — Glraldi Rodolfo.
Scodavacca. — Chlozza Antonio.
Trieste. — Ferro Ugo, Gambardella Umberto, KOZMANN AMALIA, Kozmann Vlttorio, Martissa Carbonai Rlccard, Parisl dottor cav. Rodolfo, Rizzola Giullo, Sandrinelli ing. Ugo.

Trentino.

Malè. — Sassudelli Francesco.
Mezzolombardo. — Borga Domenico, Fait Giuseppe, Hanspeter Giuseppe.
Rovereto. — De Francesco Tullio, Lier Giulio, Omenigrandl Ferruccio.
Ticne. — Filippini Oreste.
PROVINCIE DIVERSE. - *Fiume.* - Prodam ing. Attilio.
Zara. — Mestrovich Edoardo, Sala Gluseppe, Taffra Graziano.

Francia.

Montepellier. — Bazille André.
Nizza. — Giordano Vittorio, Passerieuz Amato Raimondo, Salvi Paul.
Parigi. — Braun John F.
PRINCIPATO DI MONACO. - *Monaco.* — Bulgheroni Paolo, Morto Antonio.

Germania.

Berlino. — Brugnoli Carlo.

Inghilterra.

Londra. — Fletcher Moulton John.

Rumania.

Braila. — Jamolesco A, Kirschen P. E., Pappasoglu Georges I., Passalacqua Pietro.

Svizzera.

CANTON TICINO. - *Balerna.* — Valsanglacomo Vittore.
Crocefisso (Lugano). — Stlerlin Ferdinando.
Faido (Lugano). — Bazzl Ermlnio.
Madonna del Piano. — De Matteis Francesco.
CANTON DI BERNA. - *Madrech.* — Fossati Enrico.
VALLESE. - *Naters.* — Mazzei Antonio.

America del Sud.

REPUBBLICA ARGENTINA. - *Buenos Ayres.* — Muratori Adolfo, Podestà Giulio, Salandrini Gluseppe, Valsecchi Enrico.
CHILI'. - *Valparaiso.* — Passalacqua Lorenzo.

Soci annuali al 30 giugno 1905 . .		N. 47 069
» » inscritti dal 10 al 31 luglio 1905		» 841
Socl annuall al 31 luglio 1905 . . .		N. 47 910
Soci vitalizi al 30 giugno 1905	N. 864	
» » inscritti dal 1° al 31 luglio 1905 . . .	» 19	» 883
Totale dei Soci al 31 luglio 1905		**N. 48 793**

Ufficio di redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Direttore della Rivista: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

22125 - CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
Via Francesco Guicciardini, 5.

ANNO XI - N. 10. GRATIS AI SOCI DEL TOURING OTTOBRE 1905

-VI- ET-MENTE

RIVISTA MENSILE DEL TOURING C. I.

Sede Sociale, Via Monte Napoleone, 14
Telefono N. 18-57

CALABRIA.

L'estrema Calabria — la parte più meridionale e meno conosciuta della nostra itala penisola — fu nuovamente sconvolta e turbata da uno di quei sussulti terrestri che altre volte la desolarono, e che resero una delle più storiche e pittoresche parti d'Italia anche una delle più disgraziate.

Il grave disastro — che lasciò dietro a sè morti, feriti, rovine e miserie infinite — dimostrò quanto sia forte il vincolo fraterno che unisce ormai indissolubilmente, nella gioia e nella sventura, tutti i figli d'Italia; e da Trento a Palermo, da Torino a Trieste fu una gara commovente di tutte le classi sociali, di tutti i partiti politici, per lenire, per quanto è possibile, l'immane sciagura.

Da moltissimi soci pervennero alla Direzione Generale proposte di partecipazione collettiva anche da parte del Touring alle pubbliche sottoscrizioni; ma alla Direzione Generale parve non opportuno aprire una speciale colletta fra i soci del nostro sodalizio, perchè essi, sparsi in tutta Italia, ed appartenenti a tutte le classi e partiti, sono già in altri modi chiamati, nelle località di loro dimora, a contribuire alle pubbliche raccolte di offerte, ed hanno perciò cento occasioni di mostrare quanto sia generoso il loro cuore.

Appunto seguendo quest'ordine d'idee, ed interpretando il sentimento dei suoi colleghi di direzione, il nostro direttore generale, comm. Federico Johnson, (nel banchetto tenutosi al Politeama Marchetti nel recente convegno turistico di Macerata) mandando, in quel momento di gioia, un pensiero d'affetto ai fratelli nella sventura, invitava tutti i soci del Touring a voler partecipare, coll'opera e coll'obolo, alle numerose raccolte di offerte che si vanno facendo in tutta Italia; e l'appello non resterà senza eco.

Ma la sventura dei fratelli calabresi deve richiamare anche in altro modo l'attenzione del Touring.

Luigi Barzini, in uno dei tanti suoi splendidi telegrammi al *Corriere della Sera* da Monteleone di Calabria, lamentando la lentezza con cui pervenivano le notizie dei singoli disastri, il 16 settembre fra altro scriveva:

Per rendersi conto di questo bisogna sapere che in due terzi del territorio devastato i paesi mancano di comunicazioni. Credo che nessuna contrada europea si possa paragonare alla disgraziata Calabria, se non la Macedonia, alla quale pure rassomiglia per la conformazione montuosa, spesso dirupata, tormentata e selvaggia. Vi sono regioni che mancano di strade; paeselli accessibili per sentieri da capre; valli alpestri e foreste primitive da attraversare. Basti dire che neppure oggi si può ottenere una esatta statistica del disastro, perchè non si è sicuri di avere ricevuto ora, dopo sei giorni dal terremoto, notizie di tutti quanti i villaggi devastati. Giorno per giorno le notizie arrivavano portate da corrieri e delle esagerazioni talvolta si sono propalate per i loro racconti, pieni ancora di terrore, come per l'impossibilità di immediato controllo. Qualche paese nell'accasciamento per il colpo della subitanea sciagura non pensò neppure a chiedere aiuto. Le notizie di Parghella distrutta, che pure si trova vicinissima a Monteleone, sono arrivate trenta ore dopo la catastrofe. Il villaggio di Drapia, che pure non dista molto dalla stazione ferroviaria, venne devastato e la notizia giunse soltanto questa mattina. Sono casi enormi per noi, ma normali quaggiù in queste povere regioni separate dal mondo. Nulla dunque è più difficile del primo accertamento del disastro sopra una così vasta e selvaggia zona colpita.

Di questo miserando stato stradale il T. non può disinteressarsi; inizierà, coll'aiuto dei consoli locali, su quello stato un'inchiesta; e cercherà di fare quanto sta in esso perchè venga posto presto riparo ad un tanto difetto.

Il direttore della *Rivista* si reca in questi giorni in Calabria, nei luoghi maggiormente colpiti dal terremoto; e raccoglierà quanto occorre per dedicare buona parte del numero venturo del nostro periodico alla desolata Calabria, allo scopo di farla sempre meglio conoscere al resto d'Italia, e di spingere generosamente la Nazione a compiere quanto si può e si deve per rendere quella regione atta a raggiungere i suoi alti destini.

Monte San Giuliano

Il mattino del 29 ultimo luglio salivo le pendici di Monte S. Giuliano insieme alla compagnia ciclisti del 9° bersaglieri. Avevamo lasciato il giorno prima Piana de' Greci ed eravamo stati mandati a Monte per servizio di pubblica sicurezza. Erano le 5 antimeridiane e tutti si saliva allegramente pensando all'aria fresca che avremmo goduto per tre giorni ed al magnifico, incantevole panorama che man mano che ci si innalzava, si scopriva.

Monte San Giuliano — Panorama.

Dopo due belle ore toccammo la vetta e Monte (com'è chiamata in tutto il Trapanese) mi ha ridestata nella memoria Volterra e qualche altro paese della bella Toscana. Le vie strette ma pulitissime, le case linde e ben tenute; la popolazione gentile oltre ogni dire... senz'essere seccante. Non sembri strana questa mia ultima espressione e si pensi che a Monte non s'erano mai visti i bersaglieri, e tanto meno i bersaglieri ciclisti!

Dopo aver passata la giornata nel sistemare la truppa, alla sera, verso le 16, col sig. ing. Andrea Borruso Asaro per guida, ci avviammo alla bella villa (giardino pubblico) da dove cominciammo un'interessante visita della cittadina che non conta che 3000 abitanti.

Giunto a questo punto non voglio tediare i lettori del Touring e lascio l'ingegnere Asaro parlare del suo paese ch'egli ama tanto, e che sa far amare:

Castello con veduta di Cofano.

« La storia della città di Monte S. Giuliano (Erice) si perde nella notte dei tempi.

« La sua origine è sicuramente Sicana. I Sicani, al dir di Diodoro Siculo, abitavano sulle alture.

« Essa ha avuto parecchi nomi lungo il corso dei secoli: *Eryx* la denominarono i Sicani e gli Elimi, *Harucas* o *Haraces* i Punici, *Drepanon* i Greci, *Erico* o *Eruco* i Romani, *Diabel-Hamed-Gibel-Hamed* i Saraceni. Ai nostri giorni porta la denominazione normanna di Monte S. Giuliano.

« Fu celebre nell'antichità per il famoso tempio di Venere; onde Orazio chiamava Venere l'*Erycina ridens,* e Teocrito, parlando della stessa Dea, cantava che essa *ama i clivi d'Erice.*

« Si parla ancora di questo tempio sotto l'impero di Tiberio e Claudio: dopo gli storici non ve ne fanno più menzione di sorta. Forse venne definitivamente chiuso ai tempi di Costantino il Grande.

« L'epoca più splendida per Erice fu ai tempi delle guerre puniche.

« Dopo il sacco datole da Amilcare nel 249 a. C., l'*Harucas* dei Cartaginesi deperisce sensibilmente; e di essa, dalla conquista romana a quella normanna, per ben dodici secoli più non si parla.

« Monte S. Giuliano ha delle pagine assai belle nella storia moderna: essa cooperò con denari all'espulsione dei Francesi dall'isola al tempo dei Vespri; resistette ai re e agli imperatori che volevano asservirla a questo o quel barone, ed erogando somme ingenti si mantenne sempre libera e forte. Nel 1555 da Carlo V fu insignita del titolo di *città eccelsa.* Nel 1860 lanciò sui campi di Calatafimi volontarî, che lottarono per la gloria e l'unità.

Il Duomo.

« Le sue chiese sono splendide e numerose; e costituiscono, nella decadenza in cui si trova, il precipuo, per non dir l'unico suo vanto.

« Al posto dell'antico tempio di Venere s'innalza il castello con le torri, l'antica fortezza normanna.

« Nulla ci rimane del tempio famoso, ma viceversa ci restano a maestoso ricordo dell'origine antichissima d'Erice, le *mura ciclopiche,* le quali vanno da ovest a nord per la lunghezza di mezzo miglio.

« E' stata decantata fin dagli antichi tempi la bellezza delle donne ericine.

« Il viaggiatore mussulmano Ibu-Gioabir ai tempi di Guglielmo il Buono, le incielava, augurandosi che (bontà sua!) cadessero nelle mani dei figli di Allah.

« Ma, spettacolo grandioso, è il panorama che si gode dal *Balcò*: panorama svariato e immenso.

« Quando il viaggiatore che viene dalle contrade nordiche di Europa in Italia, avrà goduto, e per un'istante

solo, il vario, multiforme orizzonte che si schiude all'attonito sguardo dalla vetta ericina, si farà un pregio di indurre i suoi connazionali a venirvi, e vi tornerà lui stesso! Da qui si scorgono due mari, il Tirreno e il Libico, le isole Egadi, di quando in quando Ustica, Pantelleria e Capo Bon, e promontorî, valli amenissime, catene di montagne, città e borgate, Trapani e le sue saline. E da qui si mira il Capo S. Vito (l'Agatirio o Agatirso degli antichi) celebre per il santuario del martire Selinuntino e per avervi fatto posto, nel 1573, D. Giovanni d'Austria, con l'armata navale quando menavasi in Africa a combattervi i Mori. Da qui si mira la Tempe sicula, *Bonagia*, dove lo stesso Ferdinando d'Austria avrebbe voluto vivere e morire; e Cofano, ispido e infecondo, rammentato da Polibio, e Monte Bonifato alle cui falde giace Alcamo, e il colle Barbaro col teatro di Segesta, il castello di Calatafimi, il *Colaat-fimi* dei Saraceni o castello di Eufemio, e la montagna delle Renne, e Mazzara, carissima ai Saraceni, il *Beor-oth* dei Fenici, la Marsala dei moderni...

« Monte S. Giuliano attende la sua rigenerazione economica e il suo rifiorimento da un saggio uso della sua ubicazione, della sua aria e dalle sue stupende visuali. Divenendo una stazione climatica, potrà acquistare una singolare importanza fra le altre stazioni climatiche di Sicilia e fuori. A questo si pensa; e fra non guari il desiderio degli Ericini sarà un fatto compiuto. Sono in corso delle trattative per la costruzione d'un grande albergo, per l'impianto d'un servizio di automobile che metta in comunicazione Monte S. Giuliano col suo popoloso, vasto territorio e con Trapani.

« E siccome da una cosa ne nasce un'altra, così verranno da per sè l'illuminazione elettrica, i teatri popolari estivi, i caffè-concerti e tutte le attrattive d'una villa pubblica tra le imponenti ruine dell'annoso Erice.

« E come a Fiesole vanno a divertirsi, anno per anno, gli eleganti Fiorentini; e come a Taormina accorrono perfino famiglie imperiali a trascorrervi delle deliziose giornate, così nella cima gloriosa del classico Erice, verranno festanti e numerosi i Siciliani e gli stranieri a respirarvi un'aria salubre e ad ispirarsi alle meravigliose levate del sole e ai non meno meravigliosi tramonti...

« E dalla spianata del castello, da presso al famoso ponte di Dedalo, Venere — sospiro in ogni tempo dei cuori e vita dell'anima — guarderà le turbe allegre e spensierate, sorridendo... »

Un Routier.

Da Ronco d'Adige a Chioggia
in canotto

La sera del 15 luglio scorso nell'ospitale villa del conte Luigi Sparavieri, il famoso *sportman* ed allevatore di cavalli, a Ronco all'Adige si discorreva all'aperto, passeggiando sotto gli alberi del magnifico parco, dei varî tentativi di navigazione sul fiume Adige, per l'incremento del commercio tra Venezia e Verona. Il fiume maestoso faceva udire il suo rombo a poca distanza e di tratto in tratto, attraverso il fogliame, se ne vedeva una lunga striscia, argentea per l'alba lunare.

Il prof. Edoardo Sperotti di Sondrio, che con il console del Touring per Soave avv. Paolo Tommasini, era ospite del conte, passando vicino alla darsena dove galleggiava ancorato il magnifico canotto, tipo *outrigger*, propose, per associazione di idee, una gita sull'Adige.

Robusto rematore ed appassionato, gli sorrideva l'idea di seguire la corrente del fiume sino alla foce. In meno di due minuti fu stabilita la partenza ed il mattino seguente alle cinque, l'ospite cortese, il prof. Sperotti col suo bambino Niso (un omino appena undicenne, forte, vispo ed intelligente, tanto intelligente che gli si affidò il timone), e l'avv. Tommasini lasciavano la villa ospitale e scendevano sulla snella imbarcazione la corrente sull'Adige diretti alla Veneta Laguna.

Centottanta chilometri circa di viaggio!

Si fece una prima tappa a Legnago per calmare gli stimoli dello stomaco resi più acuti dall'aria mattutina e dalle remate vigorose, e poi si proseguì per Badia Polesine dove si arrivò alle ore 10. Il sole, il torrido sole di luglio batteva a pieno sui dorsi ricurvi dei rematori, che per evitare una congestione cerebrale, dovettero fermarsi a Badia sino alle 18, ora nella quale partirono per giungere alle 21 a Boara di Rovigo dove pernottarono.

Il mattino del 17, alle 4, l'agile canotto filava velocemente alla volta di Cavarzere, che fu raggiunta felicemente dopo quattro ore di viaggio; dopo un'ora di riposo si ripartiva e alle 10,15 si toccava il canale della Cavanella d'Adige, e si attendeva mezz'ora alle porte d'imbarco per l'equilibramento dell'acqua, che in quel punto aveva un dislivello di oltre mezzo metro.

Alle 10,45 il canotto entrava nel canale di Brondolo, lungo più di nove chilometri, e raggiungeva la seconda porta d'imbarco alle 11,30. Anche qui nuova sosta per il dislivello dell'acqua, e poi partenza per Chioggia dove i valorosi canottieri arrivarono alle ore 13 pieni di vigoria e di freschezza, quantunque punto allenati, dopo 14 ore e mezza di viaggio.

Naturalmente il più fresco era il console sottoscritto che si godette il viaggio... stando a guardare gli altri a remare.

Avv. PAOLO TOMMASINI.

Annuario dell'automobilismo 1905-1906

GITE E CONVEGNI

Il Convegno Nazionale del Touring a Macerata.

Nei giorni 17, 18 e 19 dello scorso settembre si svolse a Macerata, con esito brillante, il Convegno Turistico Nazionale, indetto dal Touring, ed organizzato da uno speciale Comitato che aveva per presidente il marchese Francesco Bourbon del Monte Santa Maria, a vice-presidente l'avv. Mario Moschini-Antinori, e nel quale avevano gran parte i due consoli del Touring avv. cav. Ferruccio Micciani ed avv. Vincenzo Perogio.

Al Convegno intervenne anche il comm. Federico Johnson, direttore generale del Touring.

Della bella riunione (che offrì a quanti intervennero dal di fuori il modo di conoscere una così bella parte delle Marche, una così bella parte d'Italia) vogliamo dare una relazione ampia, ed adorna di illustrazioni; il che ci obbliga, per non ritardare di troppo la pubblicazione di questo numero della *Rivista*, a rimandarla al numero venturo.

Così dicasi delle relazioni di altri convegni, svoltisi nella seconda metà del mese scorso.

Convegno d'Albenga.

L'Unione Sportiva d'Albenga, giovine ancora di pochi mesi e pur già nel suo pieno rigoglio, volle affermare la propria attiva esistenza con l'indire per il p. p. luglio un convegno ciclistico.

Un comitato di soci alacri e volonterosi (eccone i nomi: avv. Luigi Sola, presidente dell' U. S. A.; Giuseppe Viziano, console del T. C. I.; dott. prof. Cesare Pagliari, vice presidente dell' U. S. A.; Raffaele Capelli; Luigi Cavassa; Alessandro Arnaldi; dott. prof. Aldo Torresini; avv. Carlo Bono; geometra G. B. Bottino; Alfredo Rolandi-Ricci; Filippo Saracco; Mario Panero; Tommaso Craviotto; Attilio Caffa, segretario dell' U. S. I.), avuto dall'assemblea generale mandato esecutivo, preparò una festa, che Albenga non dimenticherà mai più, festa dello spirito e festa del cuore, che tanti vincoli nuovi di fratellanza e di simpatia ha stretti fra le città vicine e lontane della Liguria, del Piemonte, della Lombardia.

Alla stazione ferroviaria, agli sbocchi delle vie da Genova, da Ventimiglia, da Cuneo erano drappelli ad attendere e accogliere quanti avevano risposto alla chiamata dell' Unione inscrivendosi al convegno. E gl' inscritti giunsero, ad uno, a due, a gruppetti, a comitive, fra battimani e scoppi d'entusiasmo. In breve tutta Albenga non fu che un luccichìo di berretti, di nastri, di fasce, di nappine dai colori sgargianti, un vocio molteplice e indistinto, un clamore allegro di campanelli, di trombette, sollevati da una bella e scomposta fiumana di persone e di velocipedi moventi dietro alle fanfare che non sempre riuscivano a vincere il lieto frastuono.

Non descriverò i varî momenti della festa, improntata sempre alla cordialità piu schietta, sia nella distribuzione del vermouth d'onore ai convenuti, sia nel banchetto (quasi 200 coperti!) che resero più gustosi i saporiti discorsi e le argute trovate di certi spiritosissimi e indimenticabili commensali: troppo spazio sottrarrei alla *Rivista*... Ma non va passata sotto silenzio la cerimonia dell'inaugura-

I vessilli di Albenga.

Avv. Luigi Sola, presidente dell'U. S. A.

Marchese Domenico del Carretto di Balestrino.

Giuseppe Viziano, Console d'Albenga.

zione dei vessilli, specie perchè resa più gradita all'occhio e più cara al cuore dal concorso del sesso gentile. Al punto dove sbocca nella piazza XX Settembre il grandioso viale Umberto I° erano sorti, per la disinteressata prestazione di alcuni soci, due palchi; nell'uno si svolse la cerimonia, l'altro accoglieva l'*élite* della cittadinanza invitata ad assistervi. Sulla strada, che restava nel mezzo, tutti i convenuti con le loro macchine, schierati in bell'ordine e pronti a sfilare.

Cattedrale di Albenga.

Parlò prima, con la sua grazietta infantile, la signorina Lina Pagliari, che porse il vessillo dell'Unione all'avvocato Luigi Scola, suo presidente, e questi, con vivo slancio oratorio, rispose con un forbìto discorso di ringraziamento, di augurio, di promessa. Sedeva in prima linea nel palco medesimo, e l'allietava de' più soavi e freschi sorrisi, il Comitato delle signorine Albenganesi (signorina Lina Pagliari, signorina Costanza Mela, signorina Maria Valeria Viziano, signorina Pierina Sasso, signorina Maria Rolandi-Ricci, signorina Carolina Borea-Ricci) per donare alla Sezione del T. C. locale, novellamente costituitasi, un proprio vessillo. Questo, elegantissimo, fu presentato al signor Domenico Del Carretto, march. di Balestrino, presidente, dalla simpatica signorina Maria Valeria Viziano, degna figlia, per intelligenza ad amore al *turismo*, del nostro Console.

Porta della Collegiata di S. Maria in Fontibus in Albenga.

Ringraziò il marchese di Balestrino in nome della Sezione, e ringraziò in nome del T. C. I. il Viziano, con voce vibrante di paterna e... consolare commozione.

L'animato discorso finì con la proposta — unanimemente accolta — d'inviare al comm. Federico Johnson un telegramma di saluto, così concepito:

Consolato Touring Club Albenga, Unione Sportiva Albenga, Società ciclistiche Liguri, Piemontesi, Lombarde, convenute nostra città festeggiamenti sportivi, mandano caldo, filiale saluto patriarca turismo italiano.

Cons. Viziano.

Una gentilissima lettera della Presidenza rispondeva pochi giorni dopo, ringraziando.

La sfilata fu inappuntabile. Dinanzi agli occhi ammiranti di tutta la città e di molti luoghi vicini, passò, una e due volte, vivace onda di balda giovinezza, un corteo di meglio che 400 ciclisti, e non dico i motocicli e le carrozze automobili. La popolazione applaudiva freneticа; i ciclisti levavano alti i berretti e gli *urrà!*: nel cielo purissimo anche il sole pareva voler onorare la festa, profondendo una larga pioggia — ahi troppo larga! — di luce e di calore. Alla sfilata tenne dietro la visita ai monumenti nazionali (Ponte romano, sec. V; Pilone, Battistero, sec. IV; Cattedrale; Porta della Collegiata insigne di S. M in Fontibus, sec. XII).

Torre Marchesi del Carretto di Balestrino.

In base alla sfilata furono assegnati i premi alle società intervenute con fanfara, con uniforme, col maggior numero di soci, dai paesi più lontani, ecc. A tutte queste facciamo i nostri rallegramenti; alle altre, l'augurio di non restar molto ancora a quelle seconde. E rallegramenti ed auguri facciamo a quanti nella domenica successiva, 6 agosto, divertirono una seconda volta gli Albenganesi e i limitrofi, che assistevano alle corse ciclo-podistiche.

Così ci è grato chiudere la nostra relazione; così, con rallegramenti ed auguri sinceri: parole di pace e sensi d'amore.

T. A.

Il Convegno di Belluno.

Al breve cenno pubblicato nel numero precedente aggiungiamo, sul grande convegno di Belluno del 13 e 14 agosto, le notizie seguenti.

Il giorno 13 la città è imbandierata; le aste, i pennoni, i gonfaloni, le bandiere si levano in segno di onesto tripudio.

E' la giornata dello sport; la giornata dei giovani e dei forti.

La gente popola il Campitello in attesa dei singoli arrivi dei ciclisti.

Spuntano frattanto le macchine dei corridori bellunesi. I primi a farsi vedere ed a guizzar fuori sono giovanetti in costume sportivo, muniti di bracciale su cui sta scritto: *Belluno*.

Passano qualche automobile e qualche motocicletta.

La squadra da Trieste arrivata la sera innanzi col treno delle 17,20 gira presto per la città; e nella mattina ecco farsi avanti alle sette la squadra di Bassano.

A questa succedono quelle di Vittorio, di Conegliano e S. Vito di Cadore.

Più tardi giungono le squadre di Sospirolo, di Feltre, di Auronzo e le altre.

Molta gente attende sul piazzale della Stazione imbandierato con aste e pennoni.

Sono signore, signorine, ciclisti in varie toilettes e uniformi, che danno una nota gaia in mezzo a tanti colori.

Notiamo una quantità di forestieri.

Il treno fischia entrando in stazione con mezz'ora di ritardo.

Scendono i ciclisti di Padova ed altri ancora che si dileguano tosto e poi convengono in via Loreto in una sala delle scuole elementari.

Alle nove e mezza le squadre si trovano insieme ricevute nel locale delle scuole elementari, dove, a cura del Municipio, viene offerto il vermouth d'onore a tutti.

Alle dieci si riapre la grande pesca di beneficenza.

Frattanto i numerosi ciclisti intervenuti, che toccano quasi il migliaio, si sparpagliano nella città e nel parco in attesa della doppia imponente inaugurazione del gonfalone del Veloce Club Alpino, dono delle signore e signorine bellunesi, e della nuova bandiera della Società Ginnastica Alpina.

La cerimonia viene tenuta sotto l'atrio del teatro Sociale, dove sono disposti i tavolini e coperti da eleganti tappeti.

Prendono posto alcune signore; il Prefetto, il commissario prefettizio cav. Bruschetti per il Comune, l'avv. Frigimelica, presidente della Società Ginnastica Alpina, altre autorità e rappresentanze dei circoli.

Vessillo del Veloce Club Alpino Belluno.

Vengono quindi schierate sugli scalini del teatro le rappresentanze delle società ciclistiche con le rispettive bandiere, che sono le seguenti: Veloce Club Bassanese, Audax di Trieste, Club Ciclistico Popolare di Gorizia, Veloce Club di Pordenone, Club Ciclistico Cadorino, Club Ciclistico di Piove di Sacco, Veloce Club di Tegozzo, Società Ciclistica di Cornuda, Club Sportivo di Vittorio, Club Sportivo di Roncade, S. Vito, Noventa di Piave, Unione Ciclistica di Castelbaldo, Routier di Conegliano, Club Ciclistico di Breganze.

Prende la parola il commissario prefettizio cav. Bruschetti, il quale in nome del Comune saluta gli intervenuti inneggiando con nobili parole al convegno.

Segue l'avv. Francesco Frigimelica presidente della Società Ginnastica Alpina. Inauguratosi il gonfalone del Club Alpino, figlio della Società Ginnastica Alpina, era giusto — come dice l'avv. Frigimelica — che anche questa inaugurasse la sua nuova bandiera.

Umberto Massenzi.

Aggiunge altre parole ispirate a nobili sentimenti, facendo un inno allo sport, che unisce tutti senza distinzione di condizioni sociali.

Inaugurati i due vessilli, i ciclisti sfollano.

Fin dalla una e mezza sotto i portici del caffè Manin attende una quantità di gente ansiosa di vedere la grande sfilata che senza dubbio si presenterà superbamente.

Sfavilla un bellissimo sole.

Verso le 15 giungono in città le squadre che si sono radunate a Mussoi. Piazza Campitello presenta un'aspetto addirittura imponente.

Due fitte ale di cittadini e forestieri, signorine e signore si stendono da Borgo Garibaldi arrivando sino alla estremità del Campitello occupando così tutta la piazza.

È un momento bellissimo e solenne.

Fra lo sfolgorare del sole, dinanzi al palco del giurì eretto in mezzo alla piazza, incomincia la grande sfilata, che passa nell'ordine seguente: Comitato d'onore di Belluno, Trieste in bellissimo ed elegante costume, Gorizia, Mezolombardo, Bassano, Asolo, con signorine, Breganze in costume, berretto bianco, giubba rossa e calzoni bianchi, Conegliano, Castelbaldo, Crocetta Trevigiana, Bassano, Feltre preceduta da un biciclo infiorato.

La precede la fanfara e seguono le signorine Dora Patrignani, Norma Pozzobon e Maria Chiapparini e il ragazzetto Mirto Pozzobon.

Vengono poi Alano, Fener, Longarone con signorina e fanfara, Noventa con una graziosa piccola bambina, Nervesa, Padova, Piove di Sacco, Pieve di Cadore, Pordenone, Roncade, S. Lucia di Piave tutti con bicicletta a stelle nelle ruote, Sospirolo, Spresiano, Treviso in elegantissimo costume, Torino (coppa tandem), Vittorio, Volpago, Meano quasi tutto composto di signorine, Bribano (unico ciclista rappresentante Fabio Ferrari).

Italo Perera.

Segue il circolo di Belluno con Audax, Routier e Club Alpino capitanati dal signor Felice Doriguzzi.

Vengono alcune motociclette ed automobili belle ed eleganti, degno epilogo della grandiosa sfilata.

Al passaggio della squadra triestina il pubblico applaude fragorosamente.

Grida di giubilo e di evviva accompagnate da battimani seguono al passar delle singole squadre.

Così Treviso, così Feltre, così Padova e tutte le altre città e tutti i paesi della nostra provincia sono acclamatissimi.

Durante la giornata fece un buon servizio la musica cittadina, diretta dall'egregio maestro A. Cavallari.

Il lungo corteo di ciclisti, motociclisti ed automobilisti rifece il giro riportando continuamente entusiastiche acclamazioni.

Frattanto il pubblico è in attesa del verdetto, che viene proclamato nel Parco dopo le 17 pom., con un opportuno discorso del prof. Zanon.

Ad illustrazione di questa relazione (ove abbiamo riassunta dal *Gazzettino* di Venezia) riproduciamo qui lo stendardo del Veloce Club, il distintivo-ricordo del convegno, la medaglia di premio (disegno del signor Facchinetti), e la coppa in argento massiccio (opera del giovane scultore Annibale De Lotto) che l'*Universitas Mearostorum* (Club allegro di amici) aveva assegnato ad una squadra di almeno 100 ciclisti con costume e bracciale uniforme, e con non meno di 10 signorine. Tale squadra non venne; e la coppa fu riservata per altra occasione.

Distintivi del Convegno.

Crediamo opportuno di aggiungere le seguenti notizie sulla città che fu sede del ben riuscito congresso. Belluno, città capoluogo della provincia omonima, è collocata quasi nel centro della valle del Piave a cavaliere di uno sperone che si protende fra questo fiume e il suo confluente Ardo.

È antichissima, risalendo le sue memorie all'epoca della dominazione romana e la sua storia è quasi sempre colle-

gata a quella delle città vicine e della regione: è situata a 382 metri sul livello del mare ed è unita alle altre città del Veneto da oltre un ventennio dalla linea ferroviaria Belluno-Feltre-Treviso.

Belluno si presenta in anfiteatro bellissimo di forme e splendido di paesaggio tanto veduto dalla strada feltrina, quanto da quella sulla sinistra del Piave, come da quella che da Ponte nelle Alpi è così detta della Vena d'Oro, e da quella d'Alemagna.

Coppa della Universitas Mearostorum.

Una corona di alti monti, che in ampia cerchia s'incurva a tramontana, difende la città dei venti, per cui date le sue condizioni altimetriche riesce di un clima dolcissimo nell'estate e relativamente mite nell'inverno.

Belluno non è città ricca di grandi monumenti o che desti nel visitatore abbondanza d'osservazioni: ma è un soggiorno lieto ed ameno che presenta tutti i comodi d'una città insieme alle delizie della vita montanina.

Però è bene ricordare qui, fra i suoi monumenti degni di nota, il palazzo dei Rettori, ora della Prefettura, elegante edificio di stile lombardo eretto nel 1491; la porta Dojona, dedicata al podestà Francesco Diedo; il palazzo Minena eretto nel 1747, antica accademia degli anistamici e che dopo varie vicende è ora sede della Società Ginnastica Alpina e del Veloce Club Alpino: la porta Rugo, sita nella parte più bassa della città, a mattina, verso il fiume Ardo, fu eretta nel 1622 quando si costruirono le mure pubbliche.

La cattedrale che fu compiuta nel XVI secolo, di cui l'abside crollò completamente pel terremoto del 29 giugno 1873: il campanile, opera del Jurava, alto 68 metri e dalla di cui cima si gode lo splendido panorama dell'intera conca bellunese.

Panorama di Belluno.

Degno di menzione e di una visita, da parte del forestiero, è pure lo stabilimento della Vena d'Oro, a sei chilometri dalla stazione ferroviaria e a 452 metri sul livello del mare, fondato nel 1869 dal fu cav. Giovanni Lucchetti, che ha ridotto di una brughiera sassosa e infeconda, un vero giardino con boschetti, cascate, laghetti e amenissime e ombrose passeggiate.

Lo stabilimento è alimentato da una sorgente d'acqua pura e limpida di una temperatura costante di 9 gradi centigradi ed è provvisto di apparecchi di cura dei sistemi più moderni e perfezionati.

Belluno fu culla in ogni tempo di uomini illustri, per dottrina e valore militare, pittori, scultori, letterati, quali: Ippolito Caffi, Tomaso Catullo, Mauro Capellari benedettino (poscia papa Gregorio XVI), Pietro Paolelli, Giuseppe Fantuzzi, che da umile zattiere arrivò al grado di generale morendo valorosamente nel 1800 alla difesa di Genova, Girolamo Segato, una delle principali glorie di Belluno, che inventò la riduzione dei corpi a solidità lapidea; ed altri molti ancora di cui sarebbe troppo lunga l'enumerazione.

La viabilità è generalmente buona, se si toglie parte della strada dell'Agordino, discreta quella del Cadore, ottima quella del passo di Fadalto per Vittorio e del Feltrino.

Belluno offre al visitatore un bellissimo parco, situato nell'ex brolo del quartiere dei Gesuiti; delle passeggiate amenissime con dei dintorni e ville splendide; presso il Teatro Sociale un gabinetto di lettura fornito di buoni e numerosi giornali, altro gabinetto di lettura trovasi alla Società Ginnastica; così pure alla sede del Club Alpino (albergo Cappello); altra ampia sala di ritrovo è quella dell'*Universitas Mearostorum*, società da poco sorta e che riunisce in sè la parte migliore della gioventù bellunese.

Il convegno di Cavalese e Predazzo.

Alla mezzanotte del 15 agosto, tra gli evviva ed i saluti, si è chiuso in Predazzo il convegno ciclistico al quale parteciparono i soci del Veloce Club di Primiero, del V. C. Basso Avisio, del V. C. di Trento e di quello dell'Alto Avisio.

Come già annunziava il programma, la domenica mattina una numerosa schiera di soci dell'Alto Avisio muoveva alla volta di Castello per incontrare i soci del club Basso Avisio e Trento, mentre da Predazzo un'altra fitta schiera andava ad accogliere il club di Primiero Ed ecco che, all'ora fissata, giù per l'erta fecero capolino tra il verde dei prati i vessilli delle società di Lavis e di Trento; ecco che i compagni di Predazzo videro scendere veloci giù per la china della Bellamonte la forte comitiva del Club Primiero, con alla testa le due gentili socie, signorine Laura ed Edvige Ben, due soavi apparizioni, due intrepide cicliste.

Predazzo e Cavalese, linde e gaie, eran parate a festa; da tutte le case sventolavano bandiere ed i balconi erano ornati di fiori.

Essendo stato fissato il ricevimento ufficiale di tutte le squadre a Predazzo, le società di Trento e Lavis, dopo essere state entusiasticamente accolte in Cavalese fra acclamazioni e spari di mortaretti e dopo breve ristoro, partirono alla volta di Predazzo, accompagnate dai soci dell'Alto Avisio, ove giunsero alle 12 ½.

Indescrivibile l'incontro di tutte le squadre a Predazzo; mentre la brava banda sociale in alta tenuta suonava una marcia d'occasione ed i mortaretti facevano rintronare l'aria in segno di giubilo, i ciclisti si abbracciavano in un'esuberanza d'entusiasmo commovente.

A Predazzo un delegato dell'Alto Avisio rivolse agli ospiti il benvenuto.

Entusiastiche evviva a Primiero, a Lavis, a Trento, a Fiemme s'alzarono dai petti di tutta quella forte gioventù, bella speranza della patria.

Seguì il wermouth d'onore e quindi la sfilata al Municipio. Il consigliere signor Valentino Morandini, espressamente delegato dal Podestà, impedito, accolse i ciclisti, dichiarandosi onorato dell'incarico avuto. Salutò gli ospiti a nome dell'intera cittadinanza e del Municipio, augurando buon successo al convegno. Un fragoroso evviva a Predazzo gli rispose.

Dal Municipio seguì la sfilata fino alla birreria Bernardi ove era preparato il banchetto per i 140 ciclisti, che, colle biciclette ornate artisticamente, sfilarono mentre la popolazione li acclamò, e graziose mani li copriron di fiori e di cartellini variopinti con scritte d'occasione.

Spettacolo commovente di fratellanza!

Il banchetto, servito egregiamente nel giardino dell'albergo, si protrasse fino alle 15. Allo *champagne* s'alzò primo a parlare il rappresentante del Municipio, signor Morandini, inneggiando alla concordia delle Valli trentine; brindò poi il presidente dell'Alto Avisio, signor Francesco Brigadoi; un socio dell'Alto Avisio brindò alla futura federazione ciclistica del Trentino. Parlò quindi il signor Augusto Stenico, presidente del club Basso Avisio; il signor Giuseppe Leitempergher, presidente del club Primiero, che riassunse il significato della festa ed alzò il bicchiere al papà del ciclismo trentino, al signor cavalier Gerloni. Manco a dirlo, ogni discorso fu applaudito ed applausi ebbero Mario Gerloni che lesse un telegramma del padre suo che mandava un saluto ai congressisti. L'avvocato dott. Giovanni Morandini brindò in forma eletta e nobile alle speranze dell'avvenire. Dopo ciò si iniziò la marcia per Cavalese. Lungo il viaggio le dimostrazioni di Ziano, a Panchià, a Tesero furono cordiali ed entusiastiche... Ma già la parrocchia di Cavalese si vide spuntare tra il verde che le fa corona; si riordinarono le file, e preceduta dalla fanfara di Predazzo in uniforme, montata pure in bicicletta, la balda schiera entrò in Cavalese.

Anche qui brindisi e cortesie; scoppi d'entusiasmo e di applausi. Una accoglienza indimenticabile, insomma, che provò ancora una volta come Cavalese sappia fare gli onori di casa.

Quando calò la notte il viale della Pieve assunse un aspetto fantastico: all'ingresso, un bell'arco in istile *liberty* coperto da piccole banderuole e centinaia di palloncini alla veneziana splendeva via, via, nel verde cupo degli alberi.

La banda sociale dette l'avviso al paese che incominciava la festa sul prato della Parrocchia, ed una folla di cittadini d'ogni classe si riversò lungo il viale. Mentre i fuochi bengalici illuminavano qua e là i boschetti del magnifico parco con un effetto magico, la banda eseguiva magistralmente il proprio programma, diretta dall'egregio prof. Alessandro Gualaccini.

A musica finita seguì l'esecuzione di un coro cantato da 45 cantori, che si dispose sul podio eretto per l'occasione e cantò l'« Omaggio ai ciclisti », composto espressamente per la festa dal bravissimo signor prof. Gualaccini, il quale si sobbarcò a non poche fatiche per condurre a buon termine l'impresa difficile. Senonchè egli ebbe la soddisfazione di veder coronati i suoi sacrifici da un successo lusinghiero, giacchè la musica sua fu degnamente apprezzata. Il coro venne infatti bissato a richiesta insistente del pubblico, che acclamò al maestro, alla banda ed agli esecutori, tutti soci dell'Alto Avisio. A notte alta seguì il ballo dato nella elegante sala dell'Hôtel Ancora e questo riuscì assai bene, per il concorso di graziosissime ballerine e per l'animazione delle danze che si protrassero fino a tarda ora.

Quando si rincasava, dai campanili del Cimon della Pala spuntava la stella del mattino. Alle 10 del lunedì seguì la visita alla borgata ed alle 11 ½ una bicchierata. Alle 12 tutti sedevano al pranzo sociale all'Albergo dell'Angelo d'Oro, servito inappuntabilmente dal sig. Vinante.

La più grande cordialità ed il più schietto buon umore regnarono durante il banchetto, al quale, naturalmente, non mancarono i brindisi con scambio di stemmi fra i singoli club. Dopo il pranzo di Cavalese i ciclisti ritornarono a Predazzo, visitarono la Piscicoltura, e la sera nel giardino della Trattoria al Ponte, illuminato alla veneziana, seguì un applauditissimo concerto dell'orchestrina di Tesero che durò fino alle 23, indi i soliti quattro salti prolungarono la festa fino ad ora tardissima.

***

ALBA (Cuneo). — Si è costituita la nuova società Ciclo Sport Albese.

ALBENGA (Genova). — Nella Unione Sportiva Albenganese si costituì la sezione del Routier Italiano.

Il 20 agosto si eseguì la marcia ufficiale sotto la direzione del ff. di capo sezione Siffredi Vittorio, meccanico del Touring.

Hanno corso: Siffredi Vittorio, Arnaldi Alessandro, Foresti Giuseppe (soci del Touring). Balzarotti Giacomo, Palumbo Eugenio (tutti soci dell'Unione S. A.). Il percorso di 104 chm. fu compiuto nel termine di ore 4 e minuti 32, per Albenga, Pieve di Teco, Albenga, Varigotti, Albenga. Controllò la partenza, la metà corsa e l'arrivo il signor Giuseppe Viziano, console del T. C. I.

AQUILA. — Per iniziativa dell'egregio maestro Tomasi, parecchi ciclisti di qui, per la maggior parte soci del T., si unirono costituendo una squadra che, in uniforme semplice ed elegante, partecipò al convegno di Rieti. Era composta dei signori: Catalano, Cirillo, Consalvi, Corvatti, Cremonese, De Amicis, Freguglia, Gallerati, Jazzarelli, Ippoliti, Laglia, Massimi, Mattiolio, Napoleone, Petrucci, Reali, Scurti, Stornelli, Tortaglia, Tomasi. Motociclisti: Masciocchi, Sulprizio.

Partiamo di buon mattino, e presto, compiuti i 10 chm. di pianura che si percorrono nella Conca Aquilana, comincia la salita che dura fino al Passo di Sella di Corno (m. 1005) e viene superata allegramente lasciando alla destra il Monte Calvo.

Gole di Antrodoco.

Da Sella di Corno ad Antrodoco sono 13 chm. di forte discesa; sfilano dinanzi agli occhi nostri splendidi paesaggi; ora i monti si chiudono sulla strada che pare vogliano sbarrare, ora si aprono lasciando spaziare lo sguardo; la linea ferroviaria che si arrampica miracolosamente sulla montagna, ora ci è sotto, ora sopra, descrivendo faticose, infinite curve, sbucando improvvisamente da un monte per avventurarsi su di un ponte che, svelto ed elegante, sta a cavallo di un profondo precipizio. Dinanzi a noi sorge il Monte Giano e, più lontano, al di là del Velino, bello nell'orrido delle sue balze, troneggia il Monte Porillo: tutto è bello, imponente... e la strada buonissima; si marcia magnificamente. Una sosta ad Antrodoco ove ci raggiungono due compagni che arrivano da Montereale, poi via.

Un'altra fermata alle acque sulfuree di Cotilia che scaturiscono alla nostra destra, in laghetti verdi come lo smeraldo, poi si arriva a Cittaducale ove ci si unisce un nuovo compagno. A qualche chilometro da Rieti troviamo il signor Pinzuti che con la sua gentile signora e figlio vuole, per primo, darci il saluto di Rieti, tutti insieme entriamo nella bella cittadina e percorrendo le vie principali andiamo a deporre le macchine e ritirare tessere e distintivi (molto ben riusciti) nel Convitto Umberto I.

Altri descriveranno le varie fasi del convegno; dirò solo che lasciò in noi il più vivo ricordo dell'ospitalità e gentilezza di Rieti la quale, a mezzo del suo Comitato, delle autorità tutte e del Veloce Club, nulla trascurò perchè le ore passassero allietate dalla cortesia e dalla felice disposizione di quanto poteva riuscirci utile e gradito. Dai ciclisti Aquilani, giunga con queste righe, un entusiastico *urrah* e un grazie ai fratelli di Rieti!

Aggiungo che la squadra nostra fu premiata con quattro medaglie e i suoi componenti: Catalano, Leosini, Piccinini (gli ultimi due fecero il percorso in ferrovia raggiungendoci a Rieti) parteciparono alla gita alpina sul Monte Terminillo (m. 2234).

BAGNI DI CASCIANA (Pisa). — Il 15 agosto, come chiusura di una serie di divertimenti estivi ebbe luogo un convegno ciclistico, convegno riuscito solenne, simpatico, riuscendo una vera dimostrazione di affratellamento turistico.

I partecipanti al convegno furono poco meno di 500.

I ciclisti furono accolti dalla cittadinanza, dalle autorità locali e dalla Direzione delle Terme con grandi manifestazioni di simpatia.

Casciana tutta imbandierata, presentava un magnifico aspetto, ovunque leggevasi: *viva i nostri ospiti, viva il ciclismo, viva il Touring*

Club Italiano. Alle ore 11 nei giardini delle Terme fu offerto un splendido rinfresco dal Comitato, e a nome del Comitato parlò brevemente il signor Edmondo Sacerdoti portando agli intervenuti il saluto affettuoso di Casciana gentile e ospitale, consegnando uno speciale distintivo che era destinato al signor Giacomo Profumo console del T. C. I., come ideatore e direttore del convegno. Il capitano Ricci, appassionato *sportman*, dopo aver organizzata una dimostrazione di simpatia al signor Profumo, ricevè nella sua splendida villa tutti i ciclisti ai quali offerse rinfreschi.

Alle ore 5, dopo esercizii di *Foot-Ball* eseguiti splendidamente dalla squadra della Iuventus di Livorno, ebbe luogo la sfilata e i

Bagni di Casciana — Piazza delle Terme.

ciclisti colle bandiere sventolanti e colle medaglie risplendenti, sfilarono per la città destando ovunque entusiasmo.

Fra le squadre intervenute notavansi: Pisa, Marina di Pisa, Lucca, Lari, Fucecchio, Castelfiorentino, Viareggio, Livorno, Fauglia, Pontedera, Ponsaca, Casciana, Spezia, Vada, Carrara, Monsummano, Morona, Firenze, Empoli e altre.

Nel pomeriggio ebbe luogo la sfilata dei convenuti, con distribuzione di ricchi premi alle squadre, e infine, per parte dei ciclisti intervenuti, delle riuscitissime gare di giuoco del calcio nel gran piazzale delle Terme.

La splendida giornata si chiuse con un riuscitissimo ballo nel salone delle Terme.

BEDIZZOLE (Mantova). — Si tenne nella sala comunale una importante adunanza nella quale si decise di organizzare, nell'occasione dell'inaugurazione di una lapide ai fratelli Chiodi, morti a Brescia durante le barricate del '49, un convegno ciclistico. L'inaugurazione e il convegno avranno luogo il giorno 8 ottobre prossimo.

La Società Polisportiva locale (d'accordo col Consolato di Brescia del Touring) inviò tosto a tutte le Società ciclistiche della provincia una circolare preparatoria, invitandole ad aderire col loro intervento alla turistica e patriottica manifestazione.

CASTELFIORENTINO (Firenze). — Riproduciamo qui la bandiera del consolato del Touring di Castelfiorentino, inaugurata il 21 maggio. Essa con una squadra di questo consolato composta del console avv. Guido del Pela, del segretario tenente Giulio Cesare Nidi, e dell'alfiere Angiolo Tinti figurò già nel recente convegno ciclistico indetto dalla Direzione delle Terme dei Bagni di Casciana, sotto gli auspici del console di Spezia signor Giacomo Profumo, e domenica 27 agosto, accompagnò pure altra squadra più numerosa al convegno turistico di Fiorenzuola per esser poi assiduo emblema del nostro consolato in altre riunioni consimili.

CESENA (Forlì). — Il convegno ciclo-automobilistico del 16 agosto riuscì animatissimo perchè v'intervennero numerose squadre dall'Emilia e dalle Marche e la compagnia ciclistica dei bersaglieri.

Alle ore 11, presenti tutte le autorità, fu offerto ai convenuti, in Municipio, un vermouth d'onore, e nella simpatica riunione regnò la più schietta allegria.

Alle 15 fu data ai ciclisti ed automobilisti una bicchierata nei locali del civico ricreatorio, ove furono fatti segno a vive e cordiali dimostrazioni. Alle 17 ebbe luogo la sfilata lungo le principali vie della città e alle 20,30 un affollatissimo pubblico accorse alla serata di gala in onore dei ciclisti, che riuscì veramente splendida.

CONEGLIANO (Treviso). — La sera del 12 agosto, venne inaugurata la bandiera della sezione Routier, gentilmente offerta dai sigg. Longega, Ioppi, Sanson. Madrina fu la signorina Giulia Longega, che ebbe parole appropriatissime. Applauditissimi parlarono i signori Bagnalasta, vice-presidente dell'U. C., il signor Sanson Emilio, capo sezione Routier, il signor Bassi ed il signor Barazza, che lesse dei versi bellissimi, che offerse poi in dono agli intervenuti a ricordo della simpatica festa.

FANO (Pesaro-Urbino). — Secondato da una splendida giornata, il convegno di Fano, indetto dal locale consolato del Touring, che ha avuto luogo il 15 agosto, non poteva certo riuscire migliore, sia pel concorso enorme, straordinario di pubblico delle vicine città, sia pel gran numero di convenuti.

La città fin dalle prime ore del mattino è straordinariamente imbandierata, le musiche percorrono le vie, ove è un crescente affollarsi; a squadre numerose giungono ciclisti provenienti da città lontane, i più con stendardi. A riceverli erano state formate pattuglie di ciclisti presi dalla locale Società Unione Ciclistica, che gentilmente si prestarono, e che con lodevole abnegazione disimpegnarono il loro obbligo accompagnando le squadre alla sede della direzione ove veniva loro consegnata la tessera di riconoscimento.

Alle ore 9 fu servito nell'atrio del teatro la Fortuna un *vermouth* d'onore, indi fu inaugurato il nuovo vessillo del consolato del Touring di Fano, madrina la gentile signorina Egle Adami di Bologna, che con calda ed appassionata parola inneggiò al turismo; poscia l'egregio giovane conte Vincenzo Tergolina, socio del Touring, presentò il nuovo vessillo con elevata parola inneggiando anch'egli a quella bandiera che porta il motto *Vi et mente*. Quindi furono distribuiti i distintivi del convegno.

Gruppo ciclisti di Fano.

Il comm. Federico Johnson, direttore generale del T. C. I., che era stato invitato all'inaugurazione del vessillo, telegrafò scusandosi di non poter intervenire, bene augurando per la riuscita della festa.

Alle ore 13 nel Chiostro di S. Paterniano fu servito il banchetto di 150 commensali. Alla frutta parlò il sindaco duca Montevecchio dicendosi lieto di aver potuto accogliere nella città tanta eletta schiera di baldi e forti giovani, indi parlò pel Touring l'avv. Vincenzo Gabrielli, che con calde parole seppe svolgere lo scopo del ciclismo, accogliendo infine una calorosa ovazione; per ultimo parlò l'avv. Fabbri di Castel S. Pietro, lieto per le grandi accoglienze che Fano ha saputo prodigare agli ospiti, e che rimarrà certo un grato ricordo nell'animo di tutti i ciclisti.

Alle ore 17 in piazza d'Armi si formò la sfilata che ordinatissima fra una doppia muraglia di cittadini e forestieri acclamanti percorse le principali vie della città fino allo stabilimento Balneare ritornando poi a sciogliersi in piazza XX settembre.

Aprivano il corteo le motociclette venute da Pergola, da Gubbio, da Como ed altre, indi la fanfara ciclistica dell'Unione Fanese, il nuovo vessillo, venivano poscia in elegante costume le rappresentanze dell'Audax di Firenze, del Routier e della Virtus di Bologna, del consolato di Castel S. Pietro, le società ciclistiche di Iesi, Ancona, Chiaravalle, Falconara, Arcevia, Fossombrone, Pergola, Riccione, S. Giovanni in Marignano, Città di Castello, Cremona, la Vis di Pesaro, l'Unione ciclistica Fanese, tutte con i rispettivi stendardi. Chiudevano il corteo oltre 300 ciclisti venuti dai paesi limitrofi per godere la festa, 14 automobili adorni di fiori e qualche arrozza.

In piazza XX Settembre si sciolse il corteo fra continue ed nel tusiastiche acclamazioni.

Alla sera vi fu serata di gala al teatro la Fortuna in onore dei ciclisti con l'opera *Lohengrin*.

Fu una giornata indimenticabile, una festa riuscitissima, in cui ne va data lode al comitato esecutivo, e maggiormente all'instancabile conte Rinaldo Rinalducci, presidente del comitato, a console del T. C. I. Virginio Uncini, al segretario Barthelemy Fi-

lippo, al sig. Piero Flori, al sig. Rotati Gabriele ed al conte Vincenzo Tergolina che tanto gentilmente ha prestato l'opera sua. Sentiti ringraziamenti vanno pure tributati alla Società dell'Unione ciclistica Fanese ed al suo presidente Ferruccio Vampa che seppe scegliere fra le sue file, giovani volonterosi ed affabili pel ricevimento delle squadre.

LOANO (Genova). — Il giorno 27 agosto ebbe luogo il Convegno ciclistico promosso dalla fiorente U. S. I.

Intervennero sei società con circa 120 velocipedisti.

All'inaugurazione delle bandiere dell'Unione Sportiva Loanese e della Sezione del Touring Club Italiano, vi furono discorsi del signor G. Genta, presidente e del prof. Santo Carrara.

MANIAGO (Udine). — Il convegno ciclistico odierno riuscì bene. Numerose squadre risposero all'invito. Vi parteciparono rappresentanti da Rovigo, Venezia, Mestre, Treviso, Belluno, Vittorio, Conegliano, Salice, Pordenone, S. Vito di Fagagna, Fiume Pordenone, Latisana, S. Daniele, Udine, Gorizia, Sagrado e Trieste. Il Municipio offrì ai convenuti un *vermouth* d'onore. Il Comitato delle feste, con a capo il suo presidente sig. Adalgiso Ferro, invitò i partecipanti del convegno, ad un fraterno banchetto, all'Albergo Leon d'oro. Si brindò a Maniago e Trieste e a tutte le città consorelle. La sfilata riuscì interessantissima. Furono distribuite medaglie d'oro e d'argento. Festose accoglienze furono fatte alla piccola ciclista signorina Argentina Antonopulo di Trieste.

MANTOVA. — L'avv. Elleno Pezzi, presindete della Società ciclistica Forza e Concordia di Mantova, dirama una circolare da cui riportiamo quanto segue:

" E' con vivissimo dispiacere che devo annunciare alla S. V. come la progettata gita Mantova-Trieste non possa aver luogo e sia stata sospesa.

" Le ragioni che provocarono tale determinazione sono varie e complesse, e si possono riassumere in queste due:

" La deficienza di partecipanti, tantochè delle nove provincie dalle quali a suo tempo pervennero le adesioni abbastanza numerose ed incoraggianti, sole tre sarebbero state effettivamente rappresentate (Udine, Padova, Mantova) con 35 inscrizioni circa, venendo meno così alla progettata esplicazione il suo sintomatico carattere di gita interprovinciale per rappresentanza.

" Le difficoltà incontrate a Trieste sia presso la Direzione della I. R. Polizia, e sia nell'organizzare conseguentemente presso i colleghi ciclisti di là, per ragioni di intuitiva evidenza, un programma di festeggiamenti, ritrovi ed intenti quali sarebbero stati richiesti a corresponsione dello scopo a cui avvisava la gita. "

MESTRE (Venezia). — Riuscita migliore in vero non poteva avere la riunione ciclistica che la Società Libertas ha indetto per la inaugurazione del vessillo della sezione ciclistica.

Alle 10 il teatro Garibaldi presentava un bellissimo aspetto, i palchetti occupati da gentili signore in eleganti abiti chiari, sul palco le autorità, fra le quali notiamo il cav. uff. Berna e il cav. Marini, consiglieri provinciali, il delegato di P. S. Ribera, il tenente dei RR. Carabinieri Brusa, l'assessore De Carli, l'avv. Vittorelli, capo console del Touring Club Italiano a Venezia, la platea invece è occupata da centinaia di forti e simpatici ciclisti, nei più svariati ed eleganti costumi, accorsi alla festa che Mestre offriva loro.

Il presidente, signor Agostino Pegoraro, porge il saluto a tutti i presenti, brevemente riassume la storia della Libertas, e spiega il significato della festa odierna; il discorso misurato nella forma, forte nel concetto, e con frequenti allusioni patriottiche venne spesso interrotto e salutato alla fine da vivissimi e prolungati applausi.

Si avanza quindi la signorina A. Cattaneo che con poche ma felici parole consegna al presidente della Libertas il vessillo che la sezione ciclistica dovrà portare alle varie gare e coprire di medaglie.

Applauditi pronunciano brevi discorsi l'avv. Vittorelli, che porta alla nuova Associazione il saluto del Touring Italiano, esprimendo l'augurio che della grande Società italiana sorga presto una sezione anche a Mestre; ed il cav. Berna.

Ad essi seguì il signor Ferroni, che pronunciò uno smagliante discorso salutando a nome degli intervenuti al convegno la nuova sezione ciclistica della Libertas.

Venne quindi offerto il *vermouth* d'onore.

Alle undici e mezzo circa, la prima parte della festa ha fine, e tutti si lasciano per la colazione.

Infiniti sono gli elogi e le felicitazioni con la presidenza della Libertas per l'eleganza con la quale venne addobbato con piante e fiori il teatro, per il modo col quale venne organizzata e diretta la festa, e per il contegno dei giovani ginnasti, schierati su due ali in teatro nelle loro eleganti divise sotto gli ordini del conte Teofilo Duodo.

Alle due e mezzo v'è la riunione di tutti i ciclisti sul viale Garibaldi per la sfilata: notiamo fra gli intervenuti le Società di Stienda, Pojano di Valpantena, di Bassano, di Montebelluna con fanfara, di Ponte di Brenta, di Vittorio, di Conegliano, di San Michele Extra, di Cavarzere, di Anguillara Veneta, di Cornuda, di Roncade, di Belluno, di Santa Maria Maddalena, di San Donà di Piave, la Reyer di Venezia, di Treviso, di Mogliano, di Padova, di Spresiano, la Juventus di Rovigo con fanfara di Nervesa, di Noventa di Piave, di Verona, il Club Friulano di Gradisca, di Cologna Veneta.

Sono oltre seicento ciclisti che sfilano ordinatissimi, nei più svariati ed eleganti costumi, applauditi sempre vivamente lungo tutto il percorso, specialmente quando passano le fanfare ed i vessilli, e che dimostrano la soddisfazione per l'accoglienza festosa e lieta avuta con frequenti *evviva Mestre, evviva le belle signore Mestrine.*

Il corteo ciclistico, che muove verso le tre dal viale Umberto I, borgo della Rosa, Foro Boario, chiesa dei Cappuccini, via Antonio Olivi, via Alessandro Poerio, piazza Umberto I, borgo San Rocco, borgo Daniele Manin, via Torre Belfredo, borgo palazzo. Piazza Umberto I, dove viene proclamato dalla giurìa (composta dei signori dott. Baccara, avv. Bonajutti, avv. Vittorelli, cav. dott. Nicolò Marini Missana, signor Antonio D'Ambrosio) l'esito della premiazione.

La festa, veramente riuscita nel modo migliore e senza il più piccolo incidente, fu rallegrata dalla banda Daniele Manin che eseguì un scelto programma musicale, sia in teatro Garibaldi, durante il *vermouth* d'onore, sia alla sera in piazza Umberto I.

Frequentatissimi tutti i ritrovi cittadini, e grande concorso alla pesca di beneficenza.

In una parola, giornata bellissima, favorita da tempo splendido.

MILANO. — La gita al Monte Generoso, progettata dal consolato di Milano del Touring, non venne eseguita perchè troppo scarso era il numero degli aderenti.

NOVI DI MODENA (Modena). — Indetto dalla locale Fanfara Sempre Avanti, coadiuvata da un gruppo di volonterose persone, abbiamo avuto, qui a Novi di Modena, il giorno 27 agosto, un convegno ciclo-fanfaristico che è riuscito nel modo migliore.

Dai vicini paesi (Carpi, Concordia, Mirandola) e da altri più lontani (S. Felice sul Panaro, Cavezzo, Luzzara, Suzzara, Villa Rotta, ecc.) convennero numerosi i baldi ciclisti, sempre gai e pieni di vigorìa, alcuni dei quali in veramente graziosi costumi con ricchi stendardi fregiati di numerose medaglie.

Dopo la sfilata nel paese ed un ricevimento nei locali del Municipio, tutti i ciclisti, in imponente corteo, si recarono alla Villa delle Rose ove noi tutti si dettero premura di accogliere nel miglior modo gli allegri giovinotti.

La sera, poi, dopo la distribuzione dei premi assegnati dall'apposita giurìa, i ciclisti partirono acclamando a Novi ed alla veramente graziosa giornata colà passata.

Il convegno, insomma, non poteva avere migliore risultato (e di ciò ne va data piena lode alla Fanfara, prima ideatrice) ed è stato un vero trionfo del ciclismo, di questo moderno e tanto popolare *sport* che mentre fortifica e rassoda il fisico, è mezzo efficace a nobili e proficue gare che ingentiliscono e nobilitano lo spirito ed il cuore.

PONTREMOLI (Massa Carrara). — Domenica 20 agosto, il novello Ciclo Sport Apua, sorto di recente in mezzo alla nostra gioventù, effettuava una gita fino a Bagnone.

Fungeva da direttore di marcia il vice direttore signor Adolfo Borella, mentre il presidente Dante Bertinelli, ed il signor Abelardo Campanini aprivano la strada sulle loro Peugeot.

Alle tre circa, in numero di venti, lasciavano Pontremoli. Alle vicinanze di Filattiera incontrarono il console bagnonese del Touring, signor Luigi Simoncini, che era mosso loro incontro sulla sua motocicletta.

Salvo alcuni inevitabili incidenti, arrivarono alla porta di Bagnone freschi e con forte volata attraverso la ripida salita che segue l'entrata nella bella cittadina, accolti dalle note di una briosa marcia. La Filarmonica di Bagnone faceva squillare motivi di graziose marce mentre sfilavano i ciclisti per le vie imbandierate. Tutta la popolazione accorsa manifestava la sua soddisfazione di vedere tra le mura della sua città ospiti fratelli. Al rinfresco offerto ai ciclisti vollero, onorandoli altamente, intervenire pure il sindaco di Bagnone, signor Cortesini ed il segretario comunale signor De Ambris, mentre l'instancabile Filarmonica faceva seguire ballabili e marcie. Subito dopo il rinfresco iniziarono la serie dei brindisi, il signor Adolfo dott. Borella, che a nome della Filarmonica pontremolese porta alla consorella bagnonese i saluti più fraterni. Al signor Borella segue il sindaco signor Cortesini, il quale ringrazia il Ciclo Sport Apua per l'onore fatto a Bagnone, avendolo scelto come meta della passeggiata.

Le parole dell'egregio primo cittadino bagnonese, furono accolte da una salva di applausi.

L'avv. Ulrico Bottini, con parola facile, elegante e forbita, spiegò gli scopi del Ciclo Sport Apua, inneggiando alla tradizionale cortesia dei Bagnonesi.

A nome di tutti i soci, rendendosi interprete dei loro sentimenti, prende la parola il signor prof. Enrico Lazzeroni.

Parla quindi ancora il dott. Borella, proponendo di formare un battaglione di volontari ciclisti, i due rappresentanti di Villafranca: Giumelli e De Gregori, ed il presidente Dante Bertinelli, ringraziando a nome di tutto il circolo l'ottima cittadinanza bagnonese per l'accoglienza superiore ai meriti, augurandosi di poterla contraccambiare presto, quando se ne presenterà l'occasione e proponendo di allargare

la sfera di azione del Ciclo Sport Apua a tutta la Lunigiana, sperando così di assicurare meglio la vita a questo circolo che ormai deve restare in cima ai pensieri di tutti.

Risponde ancora brevemente il signor Simoncini, console del Touring, il quale si dice fortunatissimo di aver potuto ottenere che si effettuasse questa gita con meta Bagnone e spera di poter presto rivederli e fraternamente riabbracciarli in un'occasione non troppo lontana.

Dopo alcune parole del signor sindaco.che per ultimo vuole ancora una volta ringraziare i ciclisti pontremolesi a nome della cittadinanza che egli rappresenta, abbandonarono la sala del rinfresco, ed incominciarono a pensare pel ritorno, che si effettuò ad un'ora già abbastanza tarda.

La gita bene riuscita ha lasciata ottima impressione ed il desiderio di vederne effettuate altre che sole potranno portare un adeguato sviluppo in seno a questo importante ramo di *sport*.

Ci scrivono da **PRIMIERO** (Trentino):

I soci del T. C. I. di qui parteciparono nei giorni 13 e 14 d'agosto, in un col Veloce Club Primiero, alla gita ciclistica a Predazzo e Cavalese nella ridente valle di Tiemme nel Trentino, dove oltre alla nostra squadra convennero quella dell'Alto Avisio, con fanfara, organizzatrice delle feste, quella del Basso Avisio con vessillo e quella di Trento pure con vessillo, in tutto circa 140 ciclisti fra cui due gentili signorine.

Ritrarre al vero le squisite attenzioni, le cortesie e gentilezze di cui fummo fatti segno in quei beati giorni è impossibile; dirò che a Predazzo prima, a Cavalese poi, ci fu ricevimento ufficiale in municipio, mentre al di fuori echeggiavano le fatidiche note dell'Inno a Trento; che ovunque lungo il nostro percorso ai getti di fiori e cartellini s'univano gli evviva festosi; che alle allegre e patriottiche marcie delle fanfare e musiche, s' intrecciavano amorevolmente i cori d'occasione mirabilmente istruiti; che tutto era ornato a festa, alla quale partecipò tutta la cittadinanza, e in fine che ai banchetti regnò somma allegria, che i brindisi inneggiarono al ciclismo, all'amor di patria, agl'ideali nostri, destando entusiasmo sincero; che le danze animate coronarono i divertimenti di quelle giornate, trascorse, pur troppo, sì in fretta.

Tiemme, come al suo solito, ha fatto ciò che era umanamente possibile onde accogliere degnamente gli ospiti, che ricorderanno sempre con piacere quelle manifestazioni d'affetto rese ancor più sublimi da quel cielo, e dalla magnificenza di quella simpatica valle trentina.

Per noi i nomi di Predazzo, Cavalese e Tiemme saranno termini equipollenti a cortesia, ospitalità e patriottismo.

RIMINI (Forlì). — Riceviamo (colle firme del prosindaco di tutti gli assessori) il seguente ordine del giorno approvato a voti unanimi dal Consiglio comunale di Rimini, il 28 agosto:

" La Giunta comunale, disgustata e dolente per l'esito assolutamente indecoroso dello spettacolo organizzato dal Comitato Feste nel giorno 27 corrente; *Deplora* la insufficienza di preparazione e di esecuzione verificatasi, e per quanto il Municipio fosse completamente estraneo all'opera del Comitato stesso, tuttavia per un doveroso sentimento di dignità e di ospitalità cittadina, che l'Amministrazione Municipale deve in ogni incontro tutelare; *Delibera* che a tutte le squadre dei ciclisti intervenuti, il prosindaco notifichi il rammarico dei cittadini per l'increscioso accaduto ed esprima loro sentimenti di cordialità e di simpatia augurando non lontano l'incontro onde poterli efficacemente dimostrare ,,.

FERROVIE

I recenti esperimenti tedeschi su locomotive celeri a vapore.

Dal resoconto particolareggiato delle esperienze compiutesi l'anno scorso in Germania, dietro ordine del Ministro dei Lavori Pubblici, sulla ormai celebre linea Zossen-Marienfelde presso Berlino, togliamo alcuni dati interessanti. Scopo principale di queste esperienze era di determinare la velocità massima raggiungibile con sicurezza sulle linee principali con le ordinarie locomotive a vapore, a 4, 5 e 6 assi, usate in Germania pei direttissimi.

Treni speciali furono organizzati, composti di vetture a carrello a 4 assi o vagoni-letto a sei assi, in numero complessivamente variabile da 1 a 6 oltre il *tender* pure di tipo ordinario, montato su due carrelli. Una delle vetture era munita degli apparecchi di misura.

Ricordiamo che la linea Zossen-Marienfelde è quasi piana avendo solo in qualche breve tratto pendenza del 5 $^0/_{00}$ e raggi non inferiori ai 2000 metri; è lunga 23 chm. È robustamente armata con rotaie di 12 metri pesanti chilogrammi 43,4 al metro e appoggiate ciascuna su 17 traverse.

Le locomotive esperimentate appartenevano ai gruppi seguenti:

I. Locomotive Compound a 2/4 assi a due cilindri (Glehen).
II. Locomotive Compound a 2/4 assi a quattro cilindri.
III. Locomotive a semplice espansione a 3/4 assi, a vapore surriscaldato.
IV. Locomotive Compound a 2/5 assi a quattro cilindri (Glehen).
V. Locomotive Compound a 2/5 assi a quattro cilindri (von Borries).
VI. Locomotive Compound a 2/6 assi a tre cilindri (Wittfield).

Nelle locomotive dei gruppi II e IV i cilindri ad alta pressione (esterni) agiscono sull'asse posteriore e i cilindri a bassa, interni, su quello anteriore. Nelle locomotive V, con cilindri ad alta pressione interni e a bassa esterni tutti e quattro agiscono sull'asse motore anteriore. Nelle VI quelli ad alta, interni, agiscono sull'asse anteriore e quelli a bassa esterni, agiscono sul posteriore mediante manovelle calettate nello stesso senso, ma a 90^0 rispetto quello ad alta. Quest'ultima macchina ha il suo asse portante fisso mentre la precedente lo ha mobile.

Ad ogni viaggio fu rilevato:

1° I tempi, gli spazi e i punti notevoli della via mediante un apparecchio elettrico Siemens e Halsche.

2° La resistenza, per mezzo d'un dinamometro intercalato fra l'apparecchio d'attacco del *tender* e la prima vettura.

3° Gli spostamenti relativi del perno, dall'estremità del carrello e dell'asse portante rispetto ai longoni.

4° Gli spostamenti del *tender* rispetto alla locomotiva.

5° La velocità del vento.

6° Le ammissioni nei cilindri ad alta e a bassa, le pressioni in caldaia e nel cassetto, le velocità date dall'apparecchio Hausshaelter, la depressione nella camera a fumo.

I movimenti propri apparenti della locomotiva erano finalmente indicati da agenti situati presso il macchinista.

I primi viaggi furono fatti per prova con un treno di sei vetture a 60 chm. onde esperimentare il funzionamento degli apparecchi di misura e avere dei dati di confronto sugli spostamenti risultanti dall'aumento di velocità. Nei viaggi seguenti la velocità fu portata a 80 e 100 chm. e in fine anche a 120 chm., velocità corrispondente presso a poco alla produzione massima della caldaia. Da ultimo si esperimentò un treno di tre vetture prima a 100 chm., poi alla velocità massima conseguibile, utilizzando la massima potenzialità della locomotiva.

Gli avviamenti furono fatti in ogni caso con la massima accelerazione e gli arresti con la frenatura più rapida.

Dalle importantissime esperienze fatte è risultato che le locomotive celeri attualmente usate in Germania possono viaggiare senza pericolo su linee ad armamento robusto a velocità anche di chilometri 120; però nelle curve e nei punti difficoltosi questa velocità deve essere limitata a chm. 110. Allorchè si voglia superare in condizioni normali quest'ultima velocità, è conveniente usare le locomotive a 2/4 assi, o quelle a 2/6 assi, se la produzione della caldaia della prima è insufficiente.

Sebbene i movimenti perturbati non siano esagerati nelle locomotive a due cilindri, è preferibile, per l'equilibrio delle masse, l'uso a quelle di quattro cilindri, sebbene con ciò aumenti la resistenza organica.

Finalmente, per le grandi velocità, il vapore surriscaldato è vantaggioso poichè quello saturo subisce forti perdite di carico, che riducono molto l'effetto utile del motore.

Note Fotografiche

Un nuovo efficacissimo rimedio per combattere gli effetti della sovraesposizione.

In un articolo puhblicato nel 1903 sull'azione de' bisolfiti alcalini per correggere le sovraesposizioni, ho dimostrato che aggiungendo ad un bagno di sviluppo (qualunque esso sia) del hisolfito, si arriva a correggere delle sovraesposizioni considerevoli, fino a 100 volte la posa normale. Prima di me il dott. Precht aveva constatato lo stesso fatto, ma l'attribuiva solamente al solfito d'acetone, mentre io trovai esser comune a tutti i bisolfiti alcalini. Solamente nello sviluppo a l'amidolo trovai vantaggioso sostituire al metahisolfito di potassio il solfito d'acetone, a motivo della maggior elasticità d'addizione, riuscendo altrimenti troppo facile arrestare l'azione.

Dopo di me il sig. Balagny inventò (!) il suo sviluppo a l'amidolo in soluzione acida di bisolfito di soda che ha trovato qualche ammiratore. Balagny trascurando completamente l'acidità variabile del hisolfito di soda commerciale e la sua facile alterahilità, propose una ricetta destinata senza dubbio a dare più insuccessi che successi.

Consideriamo ora la questione.

Come agiscono i bisolfiti nei hagni di sviluppo? Semplicemente, saturando parzialmente l'alcalinità del bagno; se l'alcali, come di solito, è un carbonato di sodio o potassio, si forma in principio del solfito di sodio e del bicarhonato alcalino; seguitando però ad aggiungere del bisolfito alcalino, se il bagno è freddo e non si sviluppa alcun gaz, si stahilirà ad un certo punto uno stato d'equilibrio tra il bicarbonato e il hisolfito.

E' evidente che lo stesso effetto che produce un hagno normale di sviluppo addizionato di hisolfito si può ottenere riducendo convenientemente la quantità di carbonato alcalino prima della preparazione del hagno. Così ho constatato che un bagno d'idrochinone metol (pochissimo di questo) con dieci grammi solamente di carbonato di soda anidro per litro serve bene nei casi di sovraesposizione considerevole.

L'impiego del metol insieme all' idrochinone è importante, perchè, come ho fatto rilevare altra volta, il metol serve a cominciare l'azione riduttrice che l'idrochinone, in presenza di poco alcali, può continuare, mentre sarebbe incapace d'iniziarla.

Essendo però più comodo d'aver un bagno normale di sviluppo che possa modificarsi secondo i casi, ho voluto provare come si potesse ottenere l'effetto dei bisolfiti con altre sostanze più stahili.

Naturalmente con tutti gli acidi si può conseguire lo scopo: acido solforico, ossalico, citrico, ecc. Aggiunti (in soluzione non troppo diluita) al bagno di sviluppo, neutralizzano parzialmente l'alcalinità; abbiamo però due inconvenienti: la loro azione non può essere considerata costante perchè nel punto dove cadono producono una soprasaturazione con sviluppo gasoso.

Inoltre non si può aggiungerli al bagno che contiene la lastra perchè l'azione moderatrice si farebbe sentire in maniera non uniforme sull'immagine.

Un acido che si presta benissimo per lo scopo è invece l'acido borico.

A causa della sua azione acida deholissima è incapace di decomporre i carbonati, meno ancora i solfiti; tuttavia esercita una azione moderatrice considerevole nei hagni di sviluppo e, aggiunto in quantità sufficente, può arrestare lo sviluppo.

Si ha dunque nell'acido borico una sostanza efficacissima per correggere gli effetti della sovraesposizione.

Nel mio laboratorio oscuro all'antico ritardatore al bromuro di potassio ho sostituito il nuovo hen più efficace all'acido horico, e invece d'impiegarlo semplicemente sotto forma di soluzione acquosa satura, lo impiego sciolto nella soluzione 10 % di hromuro di potassio, che ne aumenta la solubilità e lo rende ancora più attivo.

Concludendo raccomando come moderatore negli sviluppi una soluzione satura di acido borico nel bromuro di potassio 10 %.

La sua azione è ben diversa da quella del bromuro di potassio solo; questo non è capace che di ritardare più o meno l'apparizione dell'immagine, ma se l'immagine è sovraesposta resta tale.

L'acido borico al contrario diminuisce l'energia del bagno di sviluppo fino al limite che si vuole; e si ha quindi un punto nel quale questa energia basta a sviluppare in tutta la profondità le parti delle immagini che hanno ricevuto più luce (bianchi) e non le mezze tinte.

Per forti sovraesposizioni (più di cento volte) la quantità di acido horico da aggiungere è tale che il hagno non ha l'energia sufficente per sviluppare profondamente il hromuro d'argento anche nei hianchi; il negativo resta perciò dehole: col rinforzo però si può ottenere in generale una immagine utilizzabile.

Come esempio darò il seguente: il hagno rivelatore è preparato con gr. 7 d'idrochinone, gr. 1 metol, gr. 30 carbonato sodico anidro e gr. 50 solfito di soda cristallizzato. Ho aggiunto a 100 c.c. di questo hagno, 10 c.c. di soluzione bromo-horica e con un tal bagno ho ottenuto un risultato del tutto soddisfacente da una lastra che aveva ricevuto un'esposizione 30 volte la normale. Come si vede, i fotografi turisti hanno un mezzo efficacissimo per evitare gli insuccessi tanto più incresciosi quanto più raro o importante era il soggetto fotografato.

Un altro impiego utile dell'acido borico è nel bagno di fissaggio.

Se si aggiunge all'iposolfito una quantità sufficente di acido horico fino a saturazione, si ha un bagno di fissaggio che si conserva lungamente chiaro.

Ciò dipende dal fatto che l'acido horico impedisce la riduzione del hromuro d'argento sciolto nell'iposolfito, riduzione che è prodotta da tracce di rivelatore trasportate dalla lastra; l'acido borico nell'iposolfito impedisce al rivelatore d'agire: la riduzione ne è quindi impedita.

L'impiego dell'acido horico è più efficace del bisolfito perchè quest'ultimo perde facilmente l'acido solforoso in eccesso che contiene, e allora la sua efficacia cessa, mentre che questo non succede coll'acido borico.

Si crede generalmente che l'acido borico decomponga lentamente l'iposolfito: ora ciò non si verifica; la soluzione d'iposolfito al 30 % saturata con acido borico non presenta alcuna decomposizione (svelata dalla precipitazione di solfo) anche dopo parecchie settimane di conservazione.

Prof. R. NAMIAS.

Concorso del periodico "Il Progresso Fotografico„.

Il periodico *Il Progresso fotografico* di Milano, che conta ormai dodici anni di vita, ha testè iniziato una serie di concorsi annuali a premi, per fotografie di carattere artistico, di soggetto qualsiasi, destinate ad essere riprodotte nelle grandi tavole che costituiscono l' *Arte fotografica,* il ricchissimo supplemento al *Progresso fotografico* che gli abbonati ricevono in dono. Il numero delle fotografie che può essere scelto è indefinito e chi avrà anche una sola fotografia scelta riceverà un' artistica medaglia d' argento col nome inciso. Una medaglia d'oro è destinata a chi si distinguerà in modo speciale per numero e quantità di lavori. Oltre ai premi, ciascun dilettante che avrà lavori scelti riceverà venti tavole di ognuno dei suoi lavori.

Per schiarimenti e programmi, rivolgersi alla Direzione del *Progresso fotografico,* Milano, via Sirtori, 2.

CONCORSO NAZIONALE DI "CAMERE D'ALBERGO,,

promosso dal Touring Club Italiano — alla Esposizione di Milano 1906 —

Per deliberazione del Comitato Esecutivo dell'Esposizione di Milano, col concorso della Commissione del Touring Club Italiano pel Miglioramento degli Alberghi è indetto nel periodo dell'Esposizione 1906 un **Concorso Nazionale d'installazione di Camere d'Albergo**. Possono concorrere i fabbricanti come i negozianti degli oggetti esposti.

Lo scopo precipuo di questa mostra speciale, è quello di presentare ai nostri Albergatori vari tipi di Camere d'Albergo, che rispondano nel miglior modo alle moderne esigenze dell'igiene e del *comfort*, nell'intento che essi possano trovarsi facilmente in grado di ben conoscere e di soddisfare i desideri dei viaggiatori col rendere più comodi e salubri i loro locali.

E perchè gli esempi siano veramente pratici ed efficaci, tali cioè da invogliare i signori proprietari di Alberghi all'introduzione di tutte quelle migliorie che i loro vecchi edifici consentono od a seguire le direttive proposte nelle nuove costruzioni, occorre saper dimostrare che ciò non richiede sacrificio inadeguato, occorre cioè conciliare razionalmente l'adozione dei più moderni sistemi colla minor spesa possibile.

Semplicità di decorazioni e di addobbi (evitando tutto quanto appaia improntato ad eccessiva appariscenza o l'espressione di un gusto fantastico, di un transitorio capriccio della moda) solidità e praticità nel mobiglio e nei singoli accessori, costituiranno le caratteristiche delle camere esposte, le quali, si ripete, devono essere anzitutto e sopratutto comode ed igieniche.

Camera da letto, Tipo C.

In questi locali deve essere non solo possibile, ma facile la più scrupolosa pulizia, e di conseguenza si eviterà tutto quanto la può ostacolare; la sobrietà degli addobbi non deve però andar disgiunta da quella fine eleganza che scaturisce dalla corretta armonia degli elementi decorativi, e la scelta delle tinte così delle pareti e del soffitto, come dei mobili, sarà opportunamente intesa ad attribuire agli ambienti una nota gaia, evitando in tal modo che dalla richiesta semplicità derivi l'impressione meno grata di eccessiva pesantezza e severità.

La Mostra comprenderà l'impianto completo di tre tipi di Camera coi relativi accessori. Sarà in facoltà degli Espositori di presentare tanto l'insieme dei tre tipi, quanto uno solo o due di essi.

Tipo "A,,
Alberghi per piccoli centri

Camera e Ritirata. — Lo studio di questo tipo di stanza, che deve potersi impiantare nei centri più modesti, è della maggiore importanza, poichè deve riunire tutti i requisiti igienici a raggiungere quel grado di relativo *comfort* che possa renderne gradito il soggiorno anche ai viaggiatori abituati ai migliori Alberghi dei grandi centri.

Ogni camera dovrà contenere, oltre il caminetto per il riscaldamento a legna, la *toilette*, che potrà essere fissa o mobile, alimentata con acqua o meno a criterio dell'espositore, e le più semplici disposizioni per un'opportuna eventuale difesa contro le zanzare.

L'illuminazione sarà elettrica o mediante comuni candele: nel primo caso dovrà specialmente curarsi la conveniente disposizione del bottone di accensione, nel secondo la praticità della forma del candelliere.

Il costo di questa camera deve essere minimo.

Dimensioni prescritte:

Camera: Altezza m. 3,60, Lunghezza m. 5, Larghezza m. 4. *Ritirata:* m. 1 × 2.

Tipo "B,, — Alberghi per città di provincia.

Camera Gabinetto di toilette, Ritirata. — Il riscaldamento potrà farsi a vapore, acqua od aria calda.

La *toilette* od il bagno potranno essere alimentati con acqua calda col relativo impianto di accessori indispensabili.

L'illuminazione sarà elettrica o mediante comuni candele; salvo la maggior eleganza, valgono le stesse condizioni come nel tipo *A*.

La camera sarà pure fornita di adatte disposizioni di efficace eventuale difesa contro le zanzare.

Dimensioni prescritte:

Camera: Altezza m. 4. Lunghezza m. 5. Larghezza m. 4. *Gabinetto di toilette:* m. 3 × 4. *Ritirata:* m. 1,50 × 2.

Tipo " C ,, — Alberghi per grandi centri, stazioni climatiche e balnearie.

Camera, Gabinetto di toilette, Ritirata. — Questo tipo di camera senza peccare di lusso esagerato, deve però presentare un tale grado di eleganza da soddisfare tutte le raffinate esigenze della più ricca e distinta clientela.

Il gabinetto di *toilette* dovrà essere provvisto di impianto ad acqua calda pei *lavabos*, bagni, docce, ecc.

Il riscaldamento sarà a vapore a bassa pressione o a termosifone a scelta dell'espositore, con impianto di ventilazione artificiale, e ciò oltre ad un caminetto funzionante a legna o carbone.

L'illuminazione e le suonerie saranno elettriche. I concorrenti potranno presentare apparecchi telefonici e tutte quelle altre disposizioni atte ad aumentare il *comfort* dell' abitazione, anche per ciò che riguarda il servizio delle lettere, le chiamate, ecc.

Dimensioni prescritte:
Camera: Altezza m. 4,40. Lunghezza m. 5. Larghezza m. 4.
Gabinetto di toilette: 2,50 × 5.
Ritirata: m. 1,50 × 2.

Gli apparecchi per latrine saranno a sifone con cassetta a *chasse*, per i tipi *B*, e *C*, a semplice chiusura idraulica pel tipo *A*, quando non si preferisca altro sistema inodoro senza acqua.

Le pareti delle stanze, i soffitti delle camere e quello dei gabinetti di *toilette* e della ritirata dovranno essere tinteggiate a calce, a vernice od a smalto oppure rivestiti di tappezzerie lavabili, piastrelle di maiolica o porcellana, ecc., nei modi e colle disposizioni che l' espositore stimerà più opportune. I serramenti di finestra saranno muniti di griglie, o di tende a tapparella, costruiti in modo che si possa agevolmente regolare la graduale illuminazione dei locali, di antini a ribalta per la ventilazione naturale e da ante d'oscuro. La foggia dei serramenti così di porta come di finestra, gli accessori di manovra, chiusura e sicurezza dovranno per solidità, praticità ed eleganza, corrispondere ai più razionali sistemi moderni. Per i gabinetti di *toilette* e le latrine i concorrenti dovranno provvedere perchè tutto l'impianto fisso, i mobili e gli accessori siano tali da poter subire lavaggi ed all'occorrenza delle disinfezioni.

Camera da letto, Tipo C.

Gabinetto da toilette, Tipo C.

Ciascun tipo di stanza esposta dovrà portare indicati i prezzi, elemento questo importantissimo nelle decisioni della Giuria.

La Giurìa si riserva il diritto, prima di formulare il proprio giudizio, di procedere ad un pratico esperimento del funzionamento dei singoli apparecchi esposti, specialmente di quelli che riguardano le ritirate, bagni ed annessi riscaldatori di acqua, ecc.

Regolamento.

Nel tempo della Mostra nessun oggetto potrà essere asportato dai concorrenti, e questi per tutto ciò che riguarda le domande di ammissione, la rappresentanza del concorrente, la tassa d'iscrizione, l'occupazione delle aree, la consegna, ricevimento, collocamento e ritiro degli oggetti esposti, i servizi d'assistenza, e tecnici di forza e di luce, la custodia, l'assicurazione, la responsabilità, ecc., dovranno uniformarsi al Regolamento Generale dell'Esposizione in quanto non vi deroghi il presente Programma.

Il termine improrogabile della chiusura delle inscrizioni è fissato per il 31 ottobre.

Gab netto da toilette, Tipo A.

I concorrenti dovranno inviare, unitamente alla domanda di ammissione, un disegno a dimostrazione delle installazioni che desiderano eseguire, essendo diritto del Comitato di rifiutare i progetti che uscissero dal Programma del Concorso.

Per le aree occupate sarà pagata una tassa di L. 20 al mq. per la camera tipo *A*, di L. 25 al mq. pel tipo *B* e di L. 30 pel tipo *C* salvo la disposizione di cui all'ultimo alinea dell'Art. 10 del Regolamento Generale della Esposizione.

Il Comitato dell'Esposizione avrà il diritto di statuire inappellabilmente in tutti i casi non previsti dal presente Programma, e le sue decisioni saranno immediatamente esecutorie.

Giurìa e premiazioni.

I premi assegnati dal Comitato sono i seguenti:

Pel tipo *A* - Un premio di L. 1000 e due premi di L. 500
" *B* - " " " 2000 " " " 500
" *C* - " " " 2000 " " " 500
Medaglie d'oro, d'argento e Diplomi.

Alcune grandi Associazioni hanno già annunciato altri premi speciali.

I premi sono assegnati al complesso di ciascuna camera e accessori. All'atto dell'inscrizione pertanto, qualora la camera sia presentata da una collettività di Ditte, queste devono esplicitamente designarne una fra loro quale rappresentante unica per tutte le trattative col Comitato e per l'eventuale ritiro dell'importo del premio.

Indipendentemente dalla premiazione del complesso della camera, sarà in facoltà della Giurìa di rilasciare diplomi speciali partitamente a quelle fra le Ditte componenti la collettività concorrente, che essa riterrà meritevoli.

Alla Giurìa è riservato il diritto di non distribuire tutti i premi o parte di essi ove giudichi insufficiente i meriti dei concorrenti. Essa avrà altresì la facoltà di dividere i premi per formarne degli *ex aequo*. A tutti i premiati verrà rilasciato il Diploma corrispondente al titolo del premio.

Camera da letto, Tipo A.

A formare la Giurìa saranno chiamati alcuni tecnici delle speciali industrie produttrici degli oggetti esposti, una rappresentanza delle Commissioni per le Sezioni *Arte Decorativa* — *Igiene pubblica e assistenza sanitaria* della Esposizione — e i rappresentanti delle seguenti Associazioni:

Touring Club Italiano.
Società Italiana Albergatori (Sede di Genova e Sezione di Milano).
Automobile Club d'Italia (Associaz. Nazionale).
Automobile Club di Milano.
Club Alpino Italiano (Direzione di Torino e Sezione di Milano).
Associazione Nazionale pel movimento dei Forestieri in Italia (Direzione di Roma e Sezione Lombarda e dei Laghi, di Milano).
Associazioni Nazionali dei Commessi Viaggiatori (Sedi di Torino e di Milano).

Camera da letto, tipo B.

Tale composizione di Giurìa dimostra l'importanza grandissima per l'industria nazionale di questo Concorso. Il turismo richiede e impone il rinnovamento degli alberghi vecchi e l'arredamento dei nuovi secondo concetti che il Concorso metterà in vista presso il pubblico, le Associazioni interessate, e gli Albergatori.

Il Touring e l'Esposizione.

Il Touring Club Italiano con le proprie pubblicazioni (*Rivista*, Ottobre 1904, marzo e ottobre 1905) e con studî speciali ha illustrato e illustrerà il Concorso — con note tecniche, delucidazioni, disegni di quanto di meglio si è fatto dall'industria internazionale, in consimili Concorsi all'estero.

Perciò ogni domanda di schiarimenti d'indole consultiva potrà essere rivolta dagli interessati al Touring Club Italiano, mentre al Comitato dell'Esposizione 1906 dovranno invece direttamente dirigersi le domande di ammissione e progetti definitivi e farsi le trattative di spazio, installazione, ecc.

Camera da letto, tipo A.

Il Re a Milano.

In occasione della venuta di Vittorio Emanuele III a Milano per la solenne inaugurazione della torre dedicata alla compianta memoria di Re Umberto I — torre che i milanesi vollero eretta in fronte al più storico dei monumenti cittadini, il Castello Sforzesco, che i nostri soci ben devono ricordare perchè, fra altro, ivi si svolse una parte del programma dei festeggiamenti del decimo anniversario del Touring — il nostro direttore generale comm. Federico Johnson, ebbe l'onore di poter prestare a sua Maestà i propri servigi... automobilistici. Egli infatti la mattina del 20 settembre guidava il sovrano turista, che era accompagnato anche dai generali Brusati e Di Majo, e seguìto in una seconda vettura dall'aiutante maggiore Ravazza, dall'assessore municipale dott. Candiani, dal cav. L. V. Bertarelli e dal sig. Fraschini, alla casa dei veterani di Turate, comunello posto a 23 chilometri circa a nord di Milano.

Il Re, che è sincero ammiratore del Touring, s'interessò assai dello sviluppo dell'associazione ed espresse rammarico di non poter venire a visitare la nuova sede — come sarebbe stato suo desiderio — per mancanza di tempo. S. M. però promise spontaneamente al nostro Direttore Generale che ritornando a Milano l'anno venturo per l'inaugurazione dell'esposizione internazionale, non mancherà di recarsi a visitare i locali del sodalizio.

SEZIONE STRADE

Per una raccolta di materiali d'inghiaiamento

Concorso indetto dal Comitato dell'Esposizione di Milano 1906

Una buona strada è evidentemente il risultato di due elementi principali: il materiale d'inghiaiamento ed il metodo di formazione e manutenzione delle massicciate con esso costruite.

Il Touring si è già occupato di raccogliere tutti quei dati pratici che possono condurre alla scelta del metodo migliore di costruzione e manutenzione delle massicciate, con diversi concorsi, che è a sperare dieno a questo vasto lato della questione, la soluzione desiderata.

E' quindi ora opportuno attirare l'attenzione degli studiosi sulla scelta delle rocce destinate a fornire il materiale d'inghiaiamento, con speciale riguardo alla composizione mineralogica delle rocce stesse ed alle loro proprietà dipendenti dalla rispettiva struttura.

Un tale studio riuscirà tanto più utile se i giudizi sui diversi materiali verranno espressi con opportune considerazioni sul sistema più adatto di consolidamento in rapporto alle qualità fisiche e chimiche riscontrate, con indicazioni della rete di strade dove ne è consigliata l'applicazione.

E nelle provincie nostre (troppo poche finora), dove l'iniziativa lodevole dei tecnici è stata secondata dalle rispettive amministrazioni colla istituzione della statistica del carreggio, si dovrebbe provvedere a che i materiali già entrati da tempo nell'uso, vengano classificati in relazione al rispettivo consumo in base al traffico delle strade fornito dalla statistica e con opportune osservazioni intorno al metodo di consolidamento adottato.

In tale modo si verrà a togliere alla consuetudine il cómpito della scelta tanto importante dei materiali d'inghiaiamento, per portarla nel campo di uno studio razionale e basato sulla constatazione dei fatti.

Nella speranza di raggiungere simile intento, la Commissione per le strade ordinarie della Esposizione di Milano 1906, ha stabilito di indìre un concorso a premî per una memoria intorno alle rocce di una determinata regione italiana, utilizzabili come materiali d'inghiaiamento nelle strade ordinarie, ed in proposito venne diramata a tutte le principali amministrazioni che hanno governo di strade, una circolare in cui sono spiegati i concetti da cui parte la proposta e viene dimostrato il vantaggio per le amministrazioni che si riesca nell'intento. Si fa perciò appello perchè le amministrazioni stesse concorrano nelle spese per l'assegnazione dei premî. E per rendere pratico tale invito, si propone senz'altro di fissare il concorso stesso nella modestissima base di L. 20 per ogni 100 chm. di sviluppo delle rispettive reti stradali.

E intenzione della Commissione che le memorie vengano divise in tre gruppi comprendenti ciascuno una parte dell'Italia, assegnando a ciascun gruppo premî in denaro e medaglie in maniera da assicurare a tutte le regioni eguale probabilità di premiazione.

Noi auguriamo che le amministrazioni, penetrate dalla importanza ed utilità della iniziativa e della convenienza che essa possa raggiungere nel modo il più completo il suo scopo, accolgano con slancio l'invito e che con pari slancio i tecnici si presentino alla gara indetta.

I paracarri.

Un tragico avvenimento automobilistico causato dall'urto di un automobile contro un paracarro sulla strada di Francia non lungi da Torino, diede occasione ad un lungo dibattito svoltosi nelle colonne del giornale *La Stampa* di Torino tra i fautori dei paracarri nelle strade e coloro che li vorrebbero senza eccezione aboliti.

La prevalenza in questa specie di *referendum*, rimase ai fautori dei paracarri; la questione però interessa troppo il mondo turistico da non potersi lasciar passare inosservata dalla nostra rivista.

La polemica venne aperta da una lettera dell'ingegnere V. Croizat, fervente abolizionista dei paracarri; non seguirò i contendenti in tutte le loro considerazioni, molte delle quali non sono abbastanza spassionate e riflettono punti di vista un po' troppo soggettivi. Eliminate da una parte e dall'altra le considerazioni di tale natura, essenzialmente le ragioni capitali pro e contro si possono sintetizzare come segue.

Dicono gli anti-paracarristi che questi ostacoli messi sulla strada costituiscono un pericolo perenne per i veicoli, senza che in nessun caso possano riuscire di qualche utilità; nei principali stati d'Europa non esistono, ed è solo in qualche regione d'Italia che continuano a sussistere e sarebbe di tutto vantaggio il sopprimerli. Ribattono i fautori dei paracarri che essi non sono mai stati così utili come ora che la strada è percorsa da macchine lanciate a velocità eccessive; i paracarri limitano la zona carreggiabile, determinano la cosiddetta banchina e costituiscono una vera e propria difesa dei pedoni e dei ciclisti; non solo quindi vanno conservati ove esistono, ma converrebbe metterli dove non ci sono.

Esposte così sommariamente le ragioni delle due parti, dirò il mio modesto parere sull'argomento, libero da ogni preconcetto e dal punto di vista il più obbiettivo e sereno.

Risaliamo all'origine; i paracarri, come ce lo indica la parola, avevano per iscopo di proteggere i veicoli transitanti nella strada, evitando che essi ribaltassero nei fossi laterali od oltrepassassero il ciglio esterno della strada. A questo scopo essi però risposero assai male in quanto che per costituire un riparo efficace avrebbero dovuto essere a brevissima distanza fra loro ed allora avrebbero richiesto una notevolissima spesa, oppure distanziati di 10 metri com'era uso collocarli o non adempirono affatto al loro ufficio, oppure se il veicolo nel momento di bisogno incontrava il paracarro anzichè trovare un riparo, trovava in quell'ostacolo isolato, una causa di urto violento con relative disastrose conseguenze.

La logica portò quindi a sopprimere i paracarri nelle strade di pianura e nei tratti ove si svolgono poco accidentate, in montagna nei punti pericolosi vennero sostituiti con parapetti continui o meglio ancora con barriere costituite da pilastrini di muratura o di pietra collegate fra loro da sbarre di ferro, ripari questi meno ingombranti dei parapetti, che permettono il libero scolo delle acque nel senso trasversale ed un più facile sgombro della neve nell'inverno.

Ed infatti, salvo rare eccezioni, dovute più alla tradizione ed al vezzo di continuare a fare come si faceva una volta, nelle moderne strade sia italiane che degli altri paesi, i paracarri vennero del tutto abbandonati.

Il paracarro quindi per rispetto alla funzione per la quale era stato creato non ha più ragione di esistere. Ora, però, dicono i paracarristi, la sua funzione è cambiata e se non servono a difendere i veicoli, valgono però a difendere coloro che percorrono le banchine.

Messa così la questione sorge spontanea la domanda: poichè la grande maggioranza delle strade non ha più paracarri, è proprio vero che gli accidenti alle persone avvengono appunto in queste strade, mentre quelle munite di paracarri ne sono immuni?

Ora io devo osservare tosto che non ricordo affatto sia mai occorso che in una strada in aperta campagna, un automobile od un veicolo qualunque abbia investito una

persona transitante sulla banchina; gli investimenti avvengono sempre su persone che attraversano la strada e sono raggiunte da veicoli, troppe volte, lo ammetto, lanciati a velocità eccessive, ma non mai provengono da scarti dei veicoli sulle banchine laterali; nelle strade interne delle città ove il movimento è assai più intenso, le persone, numerose, transitano sui marciapiedi, punto protetti da paracarri, e ciò nondimeno non succedono investimenti. Si obbietterà che nell'interno dell'abitato la velocità è moderata, ma allora la questione va portata nel suo vero campo quello cioè della velocità, ma non sull' efficacia dei paracarri a proteggere le persone.

E' innegabile che i paracarri limitano la zona carreggiabile, ma questa limitazione non ha un' utilità pratica, come lo dimostrano le numerose strade, e sono le più, sfornite di paracarri ed il fatto che colla larghezza delle strade che varia dai 5 ai 7 metri e più, i veicoli anche quando si incontrano o si sorpassano, non sentono affatto il bisogno di invadere la banchina, nè sono tratti a farlo.

Che il paracarro invece possa in certi casi, e specialmente nella notte, essere causa di gravissimi accidenti nessuno potrà evocarlo in dubbio e sarebbe un caso dei più strani e rari che proprio in quelle rare deviazioni si trovasse lì pronta una persona presso al paracarro a farsi schiacciare, mentre è noto che in aperta campagna rari sono i pedoni di giorno, più rari ancora nella notte.

Se anche quindi dai più cautelosi e prudenti si pretendesse una difesa delle banchine non sarebbe mai al paracarro che si dovrebbe ricorrere, ma ad altri mezzi, come ad esempio alla costruzione della sagoma della strada (non però fatta a quell'unico scopo) colle banchine laterali rialzate per modo che la carreggiata rimane limitata da due fossetti che scaricano le acque mediante piccoli tubi messi ad intervalli e sottopassanti le banchine.

La conclusione mia è quindi che il paracarro ha fatto il suo tempo; e se pure lo si vuole lasciare sussistere in quelle poche strade ove, per consuetudine antica ancora figura, sarebbe errore il richiamarlo in vigore per uno scopo al cui raggiungimento sarebbe del tutto inefficace, mentre per altra parte può essere causa di accidenti gravissimi ai veicoli.

L'arte di attraversare le strade.

La difesa dei pedoni dai veicoli, a cui ho dovuto accennare nell'articoletto sui paracarri, mi richiamò alla mente una curiosa corrispondenza da Londra al giornale *La Patria* di Roma di Oreste Rizzini sull'arte di attraversare le strade quando più intenso vi ferve il transito di veicoli d' ogni specie. Mi pare interessante riassumere l' articolo. Ecco come viene descritto il vertiginoso movimento di alcune vie di Londra. Due fitte colonne di veicoli, due torrenti senza fine corrono in direzioni opposte nel mezzo della via. Sono veicoli di tutti i colori, di tutte le dimensioni, di tutte le fogge, trainati, mossi con tutti i sistemi che l'industria umana ha saputo escogitare, che si avanzano a due, a quattro, a cinque, a sei di fronte, incalzandosi, sopravvanzandosi continuamente, come spinti da un impulso, da una necessità irresistibile di precipitarsi innanzi senza posa: pesanti carri e furgoni di mercanzie, che passano via trabalzando con un rombo sordo sul pavimento di legno, trainati da poderose coppie di *perchereus* dalle zampe enormi e vellose; omnibus gialli, verdi, rossi, striati da cartelli di *réclame,* coperti di scritte multicolori, gremiti di dentro e sul *top* da una folla diversa e variopinta; automobili a vapore, a benzina, elettrici per tutti gli usi, di tutti i modelli, che filano via tra nuvole di fumo e zaffate di petrolio, con un rumorio assordante di scoppi, di ruote, d' ingranaggi, squillando le trombe rauche o sibilando lamentosamente colle sirene. Tra questi veicoli che formano come il nerbo delle colonne, s'insinuano i *cabs*, neri, agili, veloci, trascorrenti silenziosamente sulle ruote cerchiate di gomma, al rapido trotto dei loro cavalli, e le biciclette ed i furgoncini tricicli ed i carretti a mano a miriadi. Splenda il sole, siavi la nebbia o piova, lo spettacolo è sempre impressionante, meraviglioso come espressione di vita, di forza, di potenza.

Ma le impressioni mutano quando necessità o capriccio portano a dovere attraversare la strada. La prima sensazione — osserva l'articolista — quando si abbandona il marciapiede e si entra nella corrente profittando dell' intervallo tra un veicolo e l'altro, è di sgomento; il primo impulso è quello di tornare indietro, il secondo, più coraggioso, quello di cacciarsi innanzi alla corsa, pur di uscir presto dall'altra parte della via. Si corre, si fanno prodigi di sveltezza ed agilità, evitando miracolosamente le ruote di un omnibus che sfiorano, l' urto di un cavallo che fa sentire l'alito caldo sulla schiena, la bicicletta che guizza addosso improvvisa e passa sui piedi; finalmente, dopo avere rischiato venti volte di essere travolto fra qualche paio di zampe o qualche coppia di ruote, si arriva sull'altro marciapiede in salvo, ma col cuore che martella, il cervello che tumultua, i nervi tesi e vibranti.

Poi a poco a poco si fa l' abitudine e si acquista il *senso del traffico,* uno dei tanti sesti sensi che si debbono educare e sviluppare in aiuto dei cinque primitivi, per le necessità della vita.

Le disgrazie tuttavia sono frequenti, ed ecco che i giornali ammoniscono in che cosa deve consistere questo sesto senso, e cioè: Udire e vedere l'avvicinarsi dei veicoli senza impiegare coscientemente gli occhi e gli orecchi; vedere a destra ed a sinistra senza pensare; e saper cogliere il momento giusto per procedere innanzi tra un veicolo e l'altro.

Dalle inchieste risulta che il senso del traffico è posseduto in più alto grado dagli uomini della City (*Citymen*) e dai ragazzi, le meno abili sono le donne; esse perdono facilmente la tramontana ed in una corsa pazza rischiano sovente di essere calpestate e travolte se non giunge in tempo qualche provvido *policemen* che arresta il traffico, traendo in salvo le povere pecorelle smarrite. Subito il movimento riprende porgendo ancora e sempre nuove infinite combinazioni alle esperienze pericolose ed emozionanti del sesto senso del traffico.

Da questo, come dal precedente articoletto, vorrei trarre una conclusione, ed è che se per un lato è bene insistere su quei sensi di prudenza e di moderazione a cui devono ispirarsi i troppo bollenti *chauffeurs*, per altra parte anche le persone devono imparare a badare all' incolumità del proprio corpo e tendere ad acquistare il sesto senso del traffico.

Ing. MASSIMO TEDESCHI.

La viabilità in Italia.

È stata pubblicata la relazione, fatta dal direttore generale di ponti e strade al Ministero dei Lavori Pubblici, circa lo stato della viabilità pubblica in Italia al 30 giugno 1904. Nella parte che riguarda la viabilità ordinaria la relazione dice che al 30 giugno 1904 le strade pubbliche rotabili in Italia, fatta eccezione di quelle comunali poste nell' interno degli abitati e delle vicinali carreggiabili, avevano una complessiva lunghezza di metri 138 096 578, 37, distribuite fra le diverse regioni nel modo seguente: Italia settentrionale m. 56 349 746, 16; Italia centrale m. 43 225 020, 50; Italia meridionale m. 26 775 244, 80; Sicilia m. 9 343 873, 61; Sardegna m. 4 402 793.

In rapporto alla superficie, il maggior numero di strade si trova nell' Italia settentrionale, e il minor numero nella Sardegna, mentre in rapporto alla popolazione la Sardegna ha la maggior estensione di viabilità e l'ultimo posto spetta alla Sicilia. Considerando la viabilità per compartimenti, si deduce che in tutto il regno, relativamente alla superficie, la Lombardia è la più ricca di strade (m. 784 per ogni chm. quadrato di superficie) ed è seguita in ciò immediatamente dal Veneto (m. 746), mentre la Sicilia ne ha metri 285 e la Sardegna occupa l'ultimo posto con m. 183.

Nell' Italia centrale si hanno circa, per chm. quadrato di superficie, un massimo di m. 736 nell' Emilia e un mi-

nimo di m. 398 nel Lazio. Nell' Italia meridionale infine, la cifra massima spetta alla Campania (m. 482 per chilometro quadrato) e il minimo alla Basilicata (m. 236). Distribuendo le strade carreggiabili attualmente in esercizio, secondo la loro classificazione in nazionali, provinciali e comunali si ottengono i risultati seguenti: Italia settentrionale, strade nazionali chm. 1816, strade provinciali chm. 11 048, strade comunali chm. 43 486; Italia centrale, strade nazionali chm. 1000, strade provinciali chm. 12 599, strade comunali chm. 29 526; Italia meridionale, strade nazionali chm. 2086, strade provinciali chm. 13 545, strade comunali chm. 11 144; Sicilia: strade nazionali chm. 727, strade provinciali chm. 4411, strade comunali chm. 2206; Sardegna: strade nazionali chm. 1026, strade provinciali chm. 1851, strade comunali chm. 1525.

La complessiva lunghezza quindi delle strade nazionali e provinciali, che al 1863 era di chm. 22 495, si è nel 1904 elevata a più del doppio (chm. 50 200). E' occorsa però una sostanziale variazione nella rispettiva classificazione, poichè le nazionali da chm. 13 499 sono diminuite a chm. 6655, mentre le provinciali da chm. 8995 sono aumentate a chm. 43 554.

Secondo la relazione, la diminuzione delle strade nazionali è esclusivamente da attribuire al rapido sviluppo delle comunicazioni ferroviarie ed al conseguente passaggio fra le strade provinciali di molte strade nazionali che univano località che vennero ad essere congiunte da strade ferrate. L'aumento invece delle strade provinciali è dipeso, oltre che dalla declassificazione testè accennata, dalle numerose costruzioni di strade provinciali fatte in parte direttamente dalle provincie colle loro esclusive risorse, ed in parte dallo Stato e dalle provincie in applicazione delle leggi del 1869, del 1885 e del 1881, ed anche infine dal passaggio tra le provinciali di molte strade che erano state dapprima costruite quali comunali per effetto specialmente della legge 1868 sulla viabilità obbligatoria. Le strade pedonali o mulattiere, alla cui manutenzione i comuni, benchè siano anche esse strade comunali, raramente provvedono, limitandosi a riparazioni sommarie indispensabili, eseguite per lo più mediante prestazioni d'opere, hanno una lunghezza totale di metri 57 447 039 224. La maggiore estensione di esse si ha negli Abruzzi e nel Molise (metri 8 244 881), e la minore nelle Puglie (metri 490 513, 50).

Un po' più di culto al Dio Termine.

Il turista che percorre la più celebre arteria che solchi la penisola nel senso longitudinale, ha spesso l'opportunità di constatare il desolante abbandono in cui sono lasciate le pietre miliari della via Emilia.

Queste utili indicazioni che specialmente nel territorio dei già ducati di Parma e Piacenza, furon poste dai principi Farnese, non solo sono illeggibili nella regione campestre, ma fino e peggio in prossimità delle città.

Poco oltre Parma ad esempio, verso Reggio, in prossimità di un antico arco, anch' esso in deperimento, si riscontra meglio che altrove lo sconcio deplorato.

Il senatore dott. G. Mariotti, sindaco di Parma, se colla sua autorità e competenza di cu tore di cose d'arte volesse provocare rimedi, avrebbe la gratitudine del Touring e di tutti.

* * *

In Italia purtroppo, anche se si tratta delle cose più semplici, talvolta si deve ricorrere all' influente personalità. Eppoi chi non conosce tutte le *chinesi* difficoltà burocratiche da sormontare! Ad esempio, appunto per i restauri di quell'arco ad un chilometro da Parma, dianzi accennato, si narra, che alcuni anni or sono (volendosi almeno nella parte alta del coronamento, render visibile l'epoca e il nome di quella tal principessa degli Estensi per il cui passaggio fu eretto) si fecero lunghi studî su chi per giurisdizione territoriale spettasse il provvedimento. Non la città di Parma perchè fuori del comune; non il piccolo municipio di S. Lazzaro che ha il monumento sul suo territorio, ma si dedusse esser competenza dell'autorità provinciale che ha la manutenzione della via Emilia che sottopassa all'arco e.... naturalmente non si concluse nulla!

Æ.

La nuova via appenninica.

La linea ferroviaria Bologna-Firenze oltrepassa l'Appennino alla stazione di Pracchia, mentre la linea Parma-Spezia lo trapassa a Borgotaro. Fra queste due ferrovie molte strade nazionali e provinciali cavalcano esse pure gli Appennini ai passi dell'Abetone, S. Pellegrino, Cerreto, Cisa, ecc., ma niuna strada collega queste fra loro lungo le amene cime. Orbene, la nuova via progettata dal dott. Francesco Bonacina di Casinalbo (Modena), quasi tutta piana fra il passo dell'Abetone e quello della Cisa, ha appunto lo scopo di congiungere e mettere in comunicazione fra loro le dette strade nazionali e ferrovie che varcano gli Appennini, attraversandole tutte normalmente ed in linea orizzontale, con via atta per tranvie a vapore ed automobili.

La condizione speciale di essere questa strada quasi piana; l'altra di collegare assieme le strade nazionali di 8 provincie, mettendole in comunicazione fra loro; l'altra infine di far capo alle ferrovie principali d'Italia, sono appunto le tre particolarità che la rendono utilissima, e ne determinano la grande importanza commerciale, strategica, climatica ed automobilistica.

Difatti, quella fertile zona di alta montagna non può economicamente trarre prò dei suoi prodotti, per la troppa distanza e separazione dai centri consumatori; mentre la strada in progetto, che attraversa e collega tutte le altre sino alle ferrovie principali, apre un grande adito al commercio dei prodotti di quelle 8 provincie da qualsiasi punto delle loro montagne, i quali ora restano inesauriti e giacenti.

Mercè questa nuova via, ognuna delle otto provincie che in quel breve tratto colla propria via sale all'Appennino, viene messa in comunicazione con altre sette o più; e ne consegue che alla nuova via progettata tra due ferrovie si salirebbe in breve tempo da qualunque magazzino, arsenale, deposito e quartiere militare delle 16 provincie circostanti; come pure di lassù si potrebbe poscia discendere velocemente e direttamente per qualsiasi direzione o provincia del Regno, di qua o di là deg i Appennini sino al mare. Questa non è forse una preziosa prerogativa per le operazioni strategiche e commerciali ad un tempo?

Le tre particolarità suddette della nuova via, non sono forse egualmente preziose per fare di quella strada a 1300 metri sul livello del mare, una grande stazione climatica nel centro d'Italia e nel nodo di 8 provincie? Quello sarebbe certamente un ameno ed esteso soggiorno estivo, abbondante di passeggiate, di boschi, di laghi, praterie e sorgenti da fare concorrenza a qualunque altro luogo climatico.

Per tutti i motivi sopraccennati, non meno utile ed importante riuscirà quel collegamento normale di tante vie d'Italia in questi tempi di generale entusiasmo per l'alpinismo ed automobilismo. Essendo essa il nodo di unione di 8 provincie, non solamente si presterà spesso e bene ad essere percorsa da automobili ed altri simili rotabili, ma verrà in parte costruita espressamente per tale uso.

Il 27 maggio 1904 il dott. Bonacini presentò all'autorità un'istanza pel progetto di quella via dimostrando in pari tempo l'urgenza di tracciarne subito un primo tratto al passo dell'Abetone onde provvedere a quella stazione climatica *i terreni sui quali fabbricare*, i quali mancano assolutamente e ai quali invano si tentò di provvedere con la legge Baccelli e Carcano del 29 dicembre 1901, N. 535.

Il 28 giugno successivo a quella mia istanza il prefetto di Firenze, sentito il parere dell'ispettore forestale ed uniformemente alle disposizioni impartite dal ministero, rilasciò un decreto autorizzante ai rilievi e studi pel tracciato del primo tratto di via sopra terreno demaniale; mentre altro decreto del 3 giugno del prefetto di Modena autorizzava ad altrettanto nel territorio modenese della signora Irene Coppi in Riva.

Al presente gli studi sono compiuti e si è potuto compilare il progetto solo del tratto indicato, ma anche *di tutto l'altro che dalle Piramidi* traversa tutta la R. Bandita sino al Rio Secchia e si dirige verso Cutigliano, portandosi così anche da quella parte nelle terre di libera vendita mediante quella via automobilistica e per tranvie a vapore da proseguire man mano sino a Cutigliano e Pracchia.

Alle Piramidi dell'Abetone mancano, come disse, i terreni su cui fabbricare, perchè intercettati da un breve tratto di terreno inalienabile della R. Bandita. Fu appunto per tale motivo che là il progettista trovò necessario aprire la nuova via, sull'attuale strada nazionale e precisamente su quel terreno della R. Bandita, onde portarsi così al confine con le terre di libera vendita, mediante 300 soli metri di strada.

Il dott. Bonacini ha già presentato il suo progetto particolareggiato per quel tratto di via, ed ora continua i suoi studî sul territorio modenese.

La strada al Gran San Bernardo.

Sull'antica strada al Gran San Bernardo (che da Aosta va a S. Rhémy), della quale s'è parlato nei due precedenti numeri della *Rivista,* esistono punti pericolosissimi per gli automobilisti.

Sono a segnalare in modo particolare due sentieri al 19° chm., uno dei quali volge verso il paese d'Etrouble, e certi luoghi situati più in basso, ove la strada è così stretta che due automobili non possono oltrepassarsi.

La magnifica continuazione della nuova strada, da Saint Rhémy al passo, rende indispensabile che l'antica sia rettificata, ed il T. C. I. inizierà le pratiche necessarie ad ottenere il miglioramento dei luoghi pericolosi; ma raccomanda intanto la massima prudenza ai suoi soci che faranno questa strada in automobile.

L'inaffiatrice elettrica.

È ormai entrato in servizio definitivo a Milano, dopo un anno di esperimento dacchè il primo carro botte venne importato in Europa per conto del comune di Milano che è antesignano del progresso industriale.

Si tratta in apparenza di una vettura tranviaria; in realtà però abbiamo un serbatoio di 5000 litri di capacità il quale attinge l'acqua dalla condotta stradale e l'energia elettrica della linea tranviaria.

L'inaffiatrice elettrica percorre le linee tranviarie e sparge uniformemente l'acqua su una zona di circa venti metri di larghezza. Un carro botte a motore elettrico inaffia in un'ora 30 000 mq. di strada, mentre un carro ordinario senza tener calcolo dell'inaffiamento che non può riuscir conforme, non ne inaffia che 5000.

Attualmente sono in servizio tre di questi carri; e gli ultimi due sono stati costruiti in Italia, ad eccezione dell'apparecchio meccanico idraulico.

Lavori stradali di pavimentazione a Milano.

Il periodo dei lavori di riattamento della pavimentazione cittadina a Milano, è attualmente nel suo massimo incremento, favorito dalla buona stagione della quale, sia l'ufficio Tecnico Municipale che la Giunta approfittano per affrettare e compiere entro il corrente anno i lavori più urgenti in vista della prossima Esposizione.

Infatti la lastricatura in granito del lato sud di piazza del Duomo è già incominciata, e circa 2000 mq. saranno compiuti quanto prima fino all'imbocco della via Arcivescovado; rimarrà per altro nello stato attuale, cioè ad acciottolato, tutta la zona fronteggiante la facciata della Cattedrale, nonchè la superficie comprendente il cosidetto *carosello* dei trams che circonda le aiuole del monumento a Vittorio Emanuele.

La lastricatura di questo spazio, pur vivamente desiderata dalla cittadinanza, si dice importerebbe una spesa di oltre 80 mila lire; somma che il bilancio per ora non può sopportare assolutamente stante l'urgenza d'altre opere di riattamento che si impongono.

Sono pertanto assai avanzati i lavori deliberati per le vie adiacenti alla Galleria V. E., la cui pavimentazione sarà tutta in asfalto compresso con marciapiedi rialzati.

La pavimentazione delle vie Alessandro Manzoni e Principe Umberto, in lastre di granito, è pure in corso e sarà terminata entro il corrente anno.

L'ufficio tecnico municipale, cogli assessori ing. Ponzio ed ing. Saldini, ha concretato molti altri studi di somma importanza, la cui esecuzione non tarderà ad essere approvata dalla Giunta, in quanto concerne migliorie edilizie, sistemazioni di vie, nuovi restauri ed abbellimenti.

Si sperava anche di vedere compiuta l'apertura della via Orefici, che sbocca al largo di via Torino, pel prossimo anno; ma cause d'ordine strettamente legale ed economico — vertenti su diritti d'espropriazione per utilità pubblica, pel che anzi pende una lite — fecero rimandare a tempo indeterminato la demolizione del caseggiato ostruente la via Orefici; la quale in quel punto avrà una larghezza di venticinque metri presentando così un maestoso punto di visuale della Torre Umberto I.

I nostri concorsi.

Col 31 maggio e col 31 luglio p. p. sono spirati i termini utili per presentare le memorie ai due concorsi indetti dal Touring rispettivamente per un *manuale pratico ad uso degli stradini* ed una *monografia stradale* di una qualsiasi delle regioni d'Italia.

Ventisei furono i lavori presentati al primo di questi concorsi.

Una speciale giurìa è stata nominata per esaminare questi lavori e per assegnare i premî a quelli che ne saranno meritevoli.

Al secondo concorso — per la *monografia stradale* — furono presentate invece sedici memorie.

Anche per esse fu nominata una speciale giurìa.

Riferiremo intorno alle decisioni delle giurìe appena saranno state prese.

CARTELLI INDICATORI

Giorni or sono, per recarmi al convegno nazionale del Touring a Macerata, ho preferito di compiere tutta la gita in automobile, e ciò principalmente allo scopo di raccogliere notizie sullo stato di alcune strade sotto il punto di vista delle indicazioni che dovrebbero essere (e pur troppo non sono!) sparse lungo le vie ad istruzione di chi le percorre, con qualsiasi mezzo di locomozione, non escluse le gambe.

Percorsi l'itinerario Milano, Bologna, Ancona, Loreto, Recanati, Macerata, Fabriano, Fossato, Gubbio, Assisi, Perugia, Arezzo, Firenze, Pistoia, Passo dell'Abetone, Modena, Milano; traversai così buona parte dell'Emilia, Romagna, Marche, Umbria, Toscana; e la messe di notizie che raccolsi riuscirà senza dubbio di grande utilità alla Sezione strade, alla quale comunicherò le note da me prese.

Mi sia però permesso di dire anche qui due parole, specialmente per eccitare i membri del corpo consolare, tutti i soci, e tutti gli amici della buona viabilità (che è un grande indice di civiltà e di progresso) nella propaganda continua, intensa, operosa, feconda per la moltiplicazione dei pali e dei cartelli indicatori, e dei segnali chilometrici sui pilastri lungo le vie.

In quanto a questi si trova un grande squilibrio da comune a comune contermini, il che mostra la mancanza di concordia e di concetti direttivi unici. Su un tratto di strada i pilastri colle indicazioni chilometriche ci sono, poi cessano, poi ritornano, ingenerando così nella mente del viaggiatore una grande confusione.

Ben rari sono quei pilastri che, oltre alla distanza chilometrica, segnino le località a cui essa si riferisce. Chilometri 10, chilometri 20, chilometri 30... va bene; ma da dove e per dove? Costerebbe così poco il dirlo sempre, come lo si dice in qualche luogo!

Quello che è peggio si è che su qualche tratto di strada le distanze nell'anno di grazia 1905 sono ancora espresse in miglia! Così avviene, per esempio, sulla strada da Firenze per Arezzo sino al confine della provincia di Perugia; anzi da Firenze ad Arezzo le indicazioni sono doppie, essendovi i pilastri colle indicazioni in chilometri ed essendosi mantenute quelle colle indicazioni in miglia; con quale chiarezza ognuno può immaginare!

Nelle Marche, in generale, le strade si potrebbero dividere in tre categorie: buone, migliori, ottime. Non simili lodi si potrebbero fare per le indicazioni stradali, che o sono scarse e su brevi tratti, o mancano del tutto. In quell'incrociarsi e diramarsi di strade, in quel labirinto di splendide colline e di amene convalli, in quel continuo salire e discendere per chine e poggi, lo smarrire la giusta via è cosa facilissima; e su quei frequenti bivî e crocicchî è necessario il diffondere un numero notevole di pali indicatori: tanto più che quei paesi, così interessanti sotto tutti gli aspetti, sono sempre maggiormente visitati dai forestieri. E' necessario perciò che il benemerito corpo consolare di tutte le località marchigiane prenda l'iniziativa per l'istituzione dei cartelli e pali indicatori, mettendosi in relazione da un lato colle autorità locali, e dall'altro coll'ufficio del Touring.

Ed ora, fra le molte che potrei citare, ricordo una delle località che più hanno bisogno di urgenti e chiare indicazioni, che servano a prevenire ed evitare disgrazie.

Tra Firenze e Pontassieve, a poco più di 11 chilometri da quella e di 5 chilometri da questa, è un gruppetto di case, Sieci, frazione di Pontassieve.

Chi volesse inventare una trappola per farvi nascere scontri, non potrebbe immaginarla migliore di quel tratto di strada, ove tuttavia manca qualsiasi cartello che serva di giorno e qualsiasi fanale che illumini di notte.

Lì, davanti al muraglione a semicerchio d'una villa, si incontrano due discese, dall'una delle quali non si vede l'altra; e di fronte alla villa, nella parte più stretta della strada, si stacca una via secondaria in discesa, sostenuta da un muricciolo di forse mezzo metro d'altezza nel punto più alto; quanto basta per rovesciare un automobile che vi cadesse. Come ciò non bastasse, la via, di fronte alla villa, è fatta ancora più stretta da una casupola che s'avanza ad angolo.

In quel punto, pericolosissimo, poco mancò (mentre venivo, a moderatissima velocità, da Pontassieve) che non mi succedesse un incontro con un cavallo, che scendeva di corsa dall'altra parte trascinando un carretto, su cui stava seduto un giovanotto poco attento e poco prudente. Deviai a sinistra, e riuscii a fermare la macchina sopra un mucchio di ghiaia a pochi centimetri dal predetto dislivello.

Mentre il meccanico esaminava la macchina e ne riparava i lievi danni al copertone di sotto, ci si fece attorno tutta la popolazione del paesello, e tutti avevano da raccontare casi simili a quello toccato a me, e più gravi ancora: scontri di cavalli fra loro, scontri fra carrozze ed automobili, urti contro l'angolo ricordato. Era un coro di lamenti vivaci contro il municipio di Pontassieve che, sebbene avvertito mille volte, nulla vuol fare, neppur porre un fanale sulla svolta. « Le domande di noi poveri, gli è come andare a lavarsi il viso in Arno » ci diceva un buon uomo; « la sera, quando è que' gran bui, e s'incontra due calessi, c'è sempre di gran pericolo » ci diceva una donna; ed il pericolo, come potei provare anch'io, c'è anche di giorno!

Per parte mia, non mi limiterò ad eccitare gli altri, ma voglio fare qualche cosa anch'io; ed offro due pali con cartello indicatore da porsi ai due lati della « svolta pericolosa », e mi metterò d'accordo col sig. Umberto Rossi, console del Touring a Pontassieve, perchè essi vengano subito messi a posto; e spero che quel sindaco signor avv. Bocciani vorrà dal canto suo concedere l'indispensabile fanale.

Finisco, augurando che quanti viaggiano e notano inconvenienti simili a quello da me lamentato ne riferiscano al Touring, che cercherà di porvi riparo.

FEDERICO JOHNSON
direttore generale del Touring.

NUOVI CARTELLI.

Alessandria.

Asti. — Offerti dallo Spettabile *Municipio* e collocati a cura del locale Ufficio d'arte, sotto la sorveglianza del capo console del T. C. I., prof. Luigi Ricci:

293-294. A Porta Torino (alla Torretta), due tabelle formanti un cartello d'angolo, con le indicazioni itinerarie per Torino-Chivasso, Ivrea ed Aosta.

295-296. A Porta Alessandria (S. Lazzaro), due tabelle formanti un cartello d'angolo, con le indicazioni di direzione per Casale, Mortara-Alessandria e Milano.

297-298. Al bricco Fassio, due tabelle formanti un cartello d'angolo, con le indicazioni per S. Damiano, Canale, Alba Villanuova e Torino.

299-300. Al Quarto Astese, altro cartello d'angolo, con le indicazioni itinerarie per Castagnole Monferrato, Casale-Alessandria e Genova.

301-302. Ad Isola d'Asti, ancora un cartello d'angolo, con le indicazioni per Montegrosso, Nizza, Acqui-Costigliole ed Alba.

Como.

303-304. *Fino Mornasco.* — Offerti e collocati per cura del *Municipio di Fino Mornasco.* Sulla strada provinciale Milano-Como all'entrata ed all'uscita dell'abitato, due cartelli di pericolo col segnale di « Rallentare ».

Nuove offerte.

Comune di Fiorenzuola	Cartelli	N.	1	L.	20
Municipio di S. Valentino	„	„	3	„	50
Unione Alpinistica Torre Pellice . .	„	„	5	„	50
Chiozza avv. Enrico, Loano	„	„	1	„	10
Sessa Enrico, Urago (Como) . . .	„	„	2	„	20
Comune di Asnago	„	„	2	„	40
Offerte precedenti	„	„	1286	„	16 910
	Totale	N.	1300	L.	17 100

ALPINISMO

Il XXXVI congresso del Club Alpino Italiano.

(Nostra corrispondenza).

Venezia, *11 settembre.*

(*o. b.*) Si vedono girare ancora per Venezia i numerosi reduci dalle Alpi Dolomitiche, tra le quali e sulle quali hanno partecipato al congresso alpino; se ne incontrano sotto le Procuratie, sui vaporetti, all'esposizione internazionale d'arte (ove vanno cercando collo sguardo ancora inebbriato dai monti, i rari quadri, che tentano, per quanto invano, di ritrarne le bellezze), al museo civico, e nei cento altri luoghi nei quali qui ci sono belle cose da ammirare; alcuni di essi ripuliti, rinciviliti, trasformati, ridivenuti cittadini; altri, e non pochi, ancora girovaganti imperterriti, con questo scirocco sfibrante, coi loro grossi abiti da montagna, coi loro scarponi ferrati risonanti sui lastricati; tutti ancora entusiasti della splendida regione visitata, e da essi trovata così superiore alle pallide descrizioni dei libri; tutti ancora plaudenti a questa gente di mare, che ha saputo mostrarsi così insuperabile gente di monte.

Non farò la cronaca del congresso; verrei troppo tardi, dopo che tanto ne hanno parlato i giornali politici; e mi limito adunque a rimandare al programma pubblicato nel numero precedente della *Rivista,* ed a dire che esso fu svolto esattamente, egregiamente, per merito sopra tutto del sempre infaticabile e sempre sorridente dott. Giovanni Chiggioto, al quale furono diretti applausi sinceri ed unanimi, che saranno per lui una grata memoria.

* * *

Alla cronaca sostituirò invece qualche considerazione; e dirò che questo congresso alpino fu il più numeroso di quanti sinora se ne sieno fatti. Ben 307 furono gli inscritti, e ben 247 quelli che compirono l'intero giro; e fra questi si devono ricordare dieci signore e signorine, le quali, per una intera settimana, compirono faticose marce di circa nove ore al giorno; e sono esse le signore Gina Torrani degli Alberti, Paolina Perondi, Enrichetta Donatelli, e le signorine Leontina Torrazzi, Marinella Puricelli, Lucia Brunialti, Francesca Brunialti, Angela Caimi, Carolina Arimondi, Paolina Perondi, Bianca Bruno.

Chi non seguì l'intero programma, partecipò al congresso, preferendo alle faticose salite, le più comode diversioni in carrozza; e numerosi furono coloro che scelsero il Passo di Falzárego (tanto più grandioso ed interessante di molti passi delle Alpi centrali), per vedere la nuova grandiosa strada che vi si sta costruendo, come continuazione della strada del Pordoi.

* * *

La grande maggioranza dei congressisti era formata di gente che ha passato da un pezzo il « mezzo del cammin di nostra vita ». Pochi erano, relativamente, i giovani. E perchè? Forse perchè l'alpinismo è vecchio, e già roba da vecchi? Non crederei. Si tratta, probabilmente, d'una quistione finanziaria. La partecipazione ad un congresso come questo, rappresenta una spesa di qualche centinaio di lire; e ciò non è sempre facilmente conciliabile colla condizione di giovanotti e di figli di famiglia.

Fra le Alpi Dolomitiche.

* * *

L'alpinismo è tutt'altro che in decadenza; ma esso è però in trasformazione; esso va associandosi al turismo, democratizzandosi; rendendosi accessibile alle masse; ciò ha compreso la sezione di Venezia; e questo è un suo

Bambini dell'Asilo della Lega Nazionale a Vigo di Fassa.

grande merito. Il condurre cinquanta persona sopra un'alta cima, è cosa buona; ma è cosa ancor migliore il condurre cinquanta persone sopra due alte cime, e contemporaneamente guidarne altre duecento per chine e per valli, per passi e forcelle, dando a tutti il modo di studiar bene paesi conosciuti male, di rettificare molte idee storte, di visitare regioni nuove; e anche (e perchè no?) di divertirsi.

Dott Carlo Candelpergher, presidente della Società degli Alpinisti Tridentini.

Ed un altro merito ha avuto la sezione di Venezia; condurre, finalmente! i soci del Club Alpino Italiano a visitare qualche valle del Trentino, che è così visitato, e studiato ed illustrato, ed insidiato da centinaia e migliaia di soci del Club Alpino Tedesco Austriaco. Era ora; erano anni ed anni che si chiedeva una tale grazia; la grazia fu finalmente concessa, il vivissimo desiderio fu appagato; e le accoglienze fraterne degli alpinisti tridentini mostrarono quanto la visita fosse gradita, e persuaderanno a ripeterla.

* * *

Il congresso servì pure a rannodare i vincoli della grossa sezione di Venezia colle tre piccole sezioni sparse fra le Dolomitiche: quella di Belluno, che sarà presto risvegliata a nuova vita dal comm. Feliciano Vivanti, che ha nella mente una serie di ottimi progetti per far conoscere tutta quella vasta e bella provincia; quella di Agordo, la vecchia veneranda sempre sulla breccia, sotto la direzione del cav. Cesare Tomè; quella di Auronzo, che prese nuova vita sotto la presidenza dell'avv. cav. G. A. Vecellio, e la quale pensa a segnavie, a tabelle, e persino ad un rifugio sul versante italiano dello Zwölferkofel. E quando (morti ormai gli antichi pettegolezzi) sarà possibile unire, con un vincolo speciale, tutte le sezioni venete del C. A. I. in una specie di federazione, a somiglianza di quanto hanno fatto le sezioni del Piemonte, e si apprestano a fare quelle della Lombardia?

Giovanni Arduini presidente della Sezione di Venezia del C. A. I.

Pietro Fortunato Calvi.

* * *

La direzione generale del Touring, gentilmente invitata dalla sezione di Venezia, era rappresentata da chi scrive queste righe, il quale non dimenticherà mai le gentilezze usate... al rappresentante del Touring. Il numero della *Rivista* di settembre, illustrante il programma del congresso, fu assai gradito; ed a congresso finito il signor Giovanni Arduini, presidente della sezione di Venezia del C. A. I., inviava alla direzione generale del Touring il seguente telegramma:

Compio lietamente l'incarico affidatomi dagli alpinisti raccolti per il loro trentesimosesto congresso inviando all'associazione consorella vivissimi ringraziamenti per la cooperazione e per il gradito aiuto portoci in questa fausta occasione, ed insieme un fraterno saluto e gli auguri che abbia a perpetuarsi la costante intensa invidiabile prosperità « vi et mente ».

Posso assicurare che tali sentimenti sono cordialmente condivisi dal Touring.

Vigo di Fassa.

Il congresso doveva essere iniziato a Venezia coll'inaugurazione della statua di Francesco Querini, e chiudersi a Pieve di Cadore colla inaugurazione della lapide a Pietro Fortunato Calvi; ma le due cerimonie non si poterono compiere; chè nella statua del Querini si manifestò una crepa tale da obbligare a rifarla, e nella lapide al Calvi si manifestò una crepa ancora più pericolosa e tale da distruggere addirittura, per sempre, quella lapide.

Il Palace Hôtel des Dolomites e l'Antelao.

Il congresso cominciò invece e finì con un atto di beneficenza; cioè con un'offerta fatta da tutti i congressisti a favore dei danneggiati dall'incendio di Pozzo in Val di Fassa, e con un'offerta a favore dei danneggiati dal terremoto nella Calabria; due atti gentili, i quali dimostrano che i forti sono anche generosi.

AUTOMOBILISMO

La settimana automobilistica di Brescia.

Avvenimento automobilistico riuscito di grandissima importanza internazionale, esso sconfina dai nostri intendimenti e dal nostro programma come espressione sportiva, ma non lascia di interessarci vivamente per gli immediati benefici effetti che ha apportato, come tutte le corse automobilistiche organizzate seriamente, al vantaggio diretto del turismo.

Non intendiamo spezzar lancia in favore di tali manifestazioni — queste esigono ancora l'industria che le feconda per trarne vita ed energia — e il gran pubblico che le protegge con sanzione plebiscitaria a riconoscerne l'utilità.

A parte la constatazione che il Taunus, le due prove dell'Alvernia, la Susa-Moncenisio, il circuito di Brescia hanno sfatato pienamente la leggenda della « corsa alla morte », a meno che non si vogliano così chiamare tutti i tentativi di velocità con tutti i mezzi, non esclusi i ferroviarî — perchè con una severa preparazione la corona degli incidenti e degli accidenti rimane retaggio della folla dei turisti — è indubitato che le corse di automobili, se non escludono l'efficacia dei concorsi di turismo — non sono da meno valide al progresso industriale, formandone anzi ancora il solo criterio riconosciuto. Se può parere illogico, grossolanamente, che una macchina sia giudicata migliore di un'altra pel vantaggio di pochi secondi o per la ventura di minori *pannes*, è pur certo che — il motore da corsa essendo l'espressione squisita della virtù del sistema o della formula adottata dalle fabbriche — le gare statuiscono il criterio della prova, perchè in esse sono omogenei i coefficienti del confronto e dello sforzo.

E la questione soltanto dei pneumatici oggi fatta più grave perchè il processo meccanico migliorato la lascia pressochè sola insidia alla perfezione del mezzo — ha nelle corse il costante benefico agitatore. Se le *pannes* di gomme nel turismo si risolvono in un vantaggio economico delle case fabbricanti, la partecipazione pubblica ed eroica in corsa, perchè direttamente conseguente dell'esito, con l'evidenza delle magagne e l'immediata divulgazione, è stimolo acuto e pungolo aguzzo all industria a migliorare il prodotto.

Infine, MM. De Dion e Michelin, i generatori del motore e del pneumatico, con la loro veramente autorevole parola hanno consacrato l'utilità delle corse appunto nella seduta dell'A. C. F. in cui si denunciò la Gordon 1906, per motivi ed argomentazioni di molto dissimili da quelli accampati dagli strenui oppugnatori nostrani delle gare automobilistiche.

***

Dei risultati del Circuito di Brescia ci conforta la vittoria dell' *Itala*. Non abbiamo compiacimento di primato di questa più che di quella Casa, ma è soddisfazione di sapere non ormai solo una marca e una fabbrica, ma tutta l'industria italiana ardimentosa trionfatrice della più antica ed esperta concorrenza straniera — soddisfazione che è sentimento patrio di protezione del nome e del valore del lavoro italiano, dell'interesse diretto del consumatore, dello sviluppo del movimento turistico nazionale.

Dopo questa affermazione di solidarietà con le aspirazioni e i moti dell'industria, lasciamo ai tecnici e agli uomini di sport di valutare i risultati e gli insegnamenti della gara.

Noi toccano più da vicino e con vivo senso ammirativo i criterî e i sistemi seguiti dagli organizzatori a preparare la corsa, criteri e sistemi che se parevano diretti innanzi tutto al fatto di un giorno, hanno in realtà giovato e giovano alla causa del turismo automobilistico in modo stabile. L'organizzazione del circuito ha riuscito, ci consta, ad una vera ed ordinata e intensa campagna di propaganda.

I congressi numerosi, le insistenti sollecitazioni alle autorità, ancor che di buona disposizione, hanno raramente condotto a degli esperimenti pratici e persuasivi sui migliori sistemi di manutenzione stradale, o sugli altri non meno importanti di... repressione della polvere.

La commissione della S. A. B. preoccupata di eliminare ogni inconveniente di strada che potesse turbare il buon ordine della corsa, e menomare il criterio della velocità o l'autenticità dei risultati, non ha esitato a fare in proprio quegli esperimenti che altrimenti attenderemmo ancora per lungo tempo: e ai sei passaggi a livello, al passaggio alle tribune, nell'interno di numerosi abitati, nelle risvolte e nelle località pericolose, o dove dovevansi proteggere segnalazioni, ha fatto spargere il " Fix " a tonnellate.

Prima si parlava sempre e vagamente di radi esperimenti per lo più americani, di lavaggi di strade con petrolio, di aspersioni di catrame, ecc., poi venne il goudronnage alla Westrumite, ma da noi nulla mai per l'entità del sacrificio.

Grazie alla S. A. B. si è avuta la conferma probativa evidente della capicità assoluta di vincere il peggior nemico del turismo automobilistico con questa miscela di olii pesanti e residui di benzina, miscele che possono essere allungate in emulsione coll'acqua, con intervento di opportuni reagenti.

Le Autorità della Provincia di Brescia e di Cremona e di Mantova che hanno potuto così a buon mercato, e cioè col sacrificio pecuniario altrui, fare la prova sulla loro rete stradale senza correre il rischio dell' insuccesso e gravare i bilanci della spesa, oggi ammirano, domani constatano, e più tardi discutono, deliberano, creano la voce nel bilancio e provvedono.

Che più? Gli stessi ingegneri, e di riflesso, o forse di iniziativa, gli stessi stradini hanno appreso il modo e i mezzi con la sicura coscienza della pratica; e non solo dei sistemi che sono certamente costosi all' inizio; ma degli altri di manutenzione spicciola; ed essi ora hanno acquisito, meglio che con la dottrina, la convinzione e la conoscenza che val meglio un colpo di scopa a tempo che un ricarico di ghiaia fuori luogo; che poichè le vetture automobili abbattono i paracarri, questi vanno divelti, specie nelle curve interne, come ivi non debbono essere ammassati mucchi di ghiaia; che l'inaffio è solo efficace quando la strada sia stata preventivamente per bene spazzolata; hanno acquisito la pratica degli inaffiatori, delle maniche, delle pompe a carrello che il Comitato della S. A. B. ha provveduto profondendo sulla strada quell'oro che i gravi consessi dei Consigli Provinciali non avrebbero mai concesso in simili imprese. Ma l'oro sulla strada germina. La corsa è passata — l' insegnamento e l'esperienza rimangono — tanto più salde nell' umile personale dalle disposizioni e dall'opera... o meno del quale dipendono le condizioni dei tronchi stradali, perchè esso ha trovato nella pratica riposta fonte di lucro per la non scarsa rimunerazione della S. A. B. e pel simpatico gesto di palpabile riconoscenza dell' « Itala » trionfatrice.

E poichè del problema stradale il Touring è vigile agitatore, esso rileva e rivela questo eccellente aspetto, e questa utile conseguenza delle grandiose organizzazioni sportive automobilistiche, così come gli è caro, poichè la conosce, di segnalare la intelligente e valorosa cooperazione

prestata al nobile fine dagli egregi ingegneri Capellini e Feraboli dell'ufficio Tecnico Provinciale di Cremona, ottimi Consoli del Touring, dall'egregio ing. Arrivabene, dai Consoli cav. Battaglia a Castiglione e Oreste Bertoli a Piadena, dai signori Mambrini, Boari e Frapporti, nostri soci, e rispettivamente segretari dei Comuni di Curtatone, Rodigo e Goito, che la pessima strada comunale Grazie-Rivalta-Sacca-Goito ridussero con intelligenti cure concordi ad assetto ammirevole.

* * *

Nè l'efficacia educativa dell'organizzazione si è limitata al regime tecnico della strada. Il Comitato della S. A. B. predisponendo il circuito ha compiuto opera di educazione morale delle popolazioni: del pedone, del cocchiere, del ciclista e del carrettiere, a quanto ci consta, i mezzi sono stati vari, di quelli evangelici dell'amore e della carità agli altri eroici del pieno uso del diritto della strada contro coloro che sulla strada esercitano il dominio della prepotenza brutale.

Il Comitato della S. A. B. ha pubblicato dei grandi avvisi con le norme elementari di circolazione sulle strade in rispetto al libero transito delle automobili. A chi passi di questi giorni sul circuito accade di vederne ancora affissi all'Albo Comunale, sulla facciata della caserma dei carabinieri, sui muri delle grandi fattorie, ma quanto è più caratteristico, nei sagrati e sulle facciate delle chiese, al posto e sotto la testata degli " Avvisi Sacri ".

Gli è che lo stesso clero, un giorno maledicente le locomotive che intristivano col fumo le vigne e i frumenti, è stato fascinato dal nuovo mezzo, simpatico e signorile, di locomozione che i Commissari con abile diplomazia hanno fatto a tutti provare, un per uno, — lenocinio di conquista e di persuasione; — e nelle messe grandi del tempo preparatorio alla gara è occorso di sentire in tutte le chiese di quei luoghi sostituita la spiegazione del Vangelo, e l'esempio, con la traduzione dialettale dell'avviso confortato da una sincera perorazione alle madri: « I bambini teneteli a casa, e le bestie nei cortili, che sono i loro posti, mentre la strada è fatta per quelli che corrono ». E ciò fu ovunque tanto più persuasivo in quanto i contadini avevano visto a volte il parroco, a volte il segretario, a volte il sindaco fare la loro scorsa nel territorio, trepidanti di ostentata sicurezza, su uno di quei mostri fatti mansueti dall'ospite a bordo.

Noi ricorderemo, ad esempio di questo slancio di fede, i reverendi di Manerbio e di Montichiari i quali, la domenica della corsa, fecero aprire chiese da tempo viete al culto, perchè la gente non fosse costretta di attraversare la strada dei corridori per recarsi alle funzioni in chiesa grande. Noi non lo citiamo, ma vi fu persino un parroco, che, allo scopo, esonerò dal dovere della messa parte de' suoi fedeli.

All'educazione del pedone che tiene il mezzo della strada, delle fanciulle che come le galline l'attraversano inopinatamente, ha così servito il culto, e le frequenti oblazioni colle quali un commissario accompagnava le sue dialettiche concioni.

A quella dei ciclisti che molte volte tanto inconsciamente quanto stupidamente credono o intendono gareggiare colle automobili, a rischio di farsi arrotare, ha servito magnificamente l'impiego fattone a trattenere fuori della strada gli altri viandanti.

A quella dei cocchieri e carrettieri, che spaventano la maggior parte delle volte la docilissima bestia strappando redini e morso, saltando da cassetta, dando pugni sul muso, han servito gli esperimenti dimostrativi, frequentissimi per un mese su quel percorso.

Ond'è che così concusso il rispetto ai malevoli, la simpatia agli indifferenti o ai benigni, — da Brescia a Cremona, a Mantova, a Brescia, un automobile che passi trova oggi le strade superbe — e nei paesi non carri abbandonati, non tavole fuori delle porte, non bestiame vagante, ma il saluto riconoscente degli stradini, quello bonario del prete, quello militare dei carabinieri, delle guardie comunali, lo sguardo sottomesso, e l'azione sollecita del carrettiere nel dare strada, e dovunque il gridìo festoso di biricchini ben bene trattenuti sulle banchine o giù per le scarpate, o dietro le siepi, o dentro le porte: tutt'al più gli può capitare qualche fischio, se fila... troppo adagio: che è tutto dire.

Dinanzi a questi risultati comunque intesi all'organizzazione di una corsa, il Touring non può che felicitare chi li ha ottenuti, e quasi augurare che simile propaganda comunque intesa a manifestazione turistica o sportiva, si trovi modo di esercitare in tutta l'Italia nostra, cui un'educazione al turismo così intensiva aggiungerebbe grazia e virtù nella considerazione del mondo che vi converge.

M.

I giudici e gli automobili.[1]

Le cose nuove bisogna che lottino con tutte le cose vecchie, e con tutte le paure e le diffidenze che fanno nascere nell'animo della maggiore, ma non migliore parte delle persone. Non è dunque a meravigliare se gli automobili trovano nemici ed imprecazioni da ogni lato e per ogni via; l'andare a piedi con lentezza faticosa e sudata fa vedere di mal'occhio coloro che, frescamente seduti in una comoda carrozza, fuggono come lampo e sembrano l'agile volare della dea della felicità nella leggenda greca. I simboli della ricchezza hanno sempre agli occhi degli altri un'aria sfacciata, provocante, e creano come reazione un sentimento ribelle, che si sfoga in cento modi, a partire dall'innocuo gesto d'impazienza o di difesa, ad arrivare alle più elevate ed apparentemente obbiettive discussioni contro la proprietà privata. E' poi col tempo, ed a poco a poco, che la nuova cosa si applica in molte azioni della vita, e, diventando sempre più utile e quindi ricercata, prende posto fra le cose vecchie, ed allora se ne tollerano i difetti e se ne apprezzano i benefizi

Io ricordo nei primi tempi l'odio di tutti verso il velocipedista, che correva voce fosse stato chiamato dal Carducci un « arrotino impazzito ». La frase eccitò ed offese, ed il Carducci dovette scrivere al Brentari una lettera, dicente così: « Non è vero che la frase sia uscita dalla mia bocca. Eccola servito ». Allora il Brentari sa da Olindo Guerrini che Corrado Ricci sa da quale bocca uscì quella frase; si rivolse al Ricci, e questi risponde che sentì a dire che la frase nacque a Bologna e per opera di un prete, un certo don Mazzoni, che arrotato e buttato per terra da una delle prime biciclette, ebbe a gridare nel rialzarsi: « *Boia d'un agóz* (arrotino) *dovinté matt.* » Ma intanto i velocipedi si acclimatarono, ed ora sembrano dei dormienti in confronto agli... automobili.

La lotta contro queste ferrovie personali e private è dunque spiegabile, anche perchè in fondo scombussolano tutto l'andamento tranquillo e riposato degli antichi tempi. Ma ciò che non è nè spiegabile nè comportabile, è che un aspetto di questa lotta volgare si abbia anche nelle aule giudiziarie, e che alcune recenti sentenze non abbiano altra base che l'antipatia per gli automobili e per i loro possessori. Noi giuristi siamo per tradizione e per natura attaccati al passato e timidi osservatori dell'avvenire, ed i giudici poi hanno queste qualità così spiccate, che qualche volta nella mente loro dell'avvenire non ce n'è proprio nulla, e tutto è passato. Quante volte con altri nomi e con altre forme avviene quello che l'antico giureconsulto Gaio dice dei Romani: chiamavano *res mancipi* quelle cose che, costituendo la principale ricchezza, doveano essere vendute in un certo modo e con certi effetti, e ne facevano parte gli animali da tiro e da soma; e quando furono importati a Roma gli elefanti ed i cammelli, si osservò che, essendo anch'essi degli animali domati al collo o al dorso, doveano far parte delle *res mancipi:* ma Gaio dice di no, perchè al tempo in cui la categoria delle *res mancipi* fu creata, gli elefanti ed i cammelli non esiste-

[1] Col permesso dell'egregio autore, l'illustre prof. Cogliolo del l'Università di Genova, riportiamo dalla *Stampa* di Torino questo interessante articolo. *N. d. R*

vano, e quindi erano una *novità*, che non trovava posto nel diritto costituito.

Non dico che gli automobili siano considerati dai giudici come Gaio considerava gli elefanti, ma è certo che la nostra giurisprudenza li tratta così severamente, da far sospettare che i magistrati, abituati ai rigidi seggioloni, ne abbiano paura, e non ne comprendano la funzione che è loro riservata nel moderno progresso.

L'altro giorno la Corte d'Appello di Torino doveva giudicare questo caso: un automobile correva con velocità di regolamento verso Farigliano, e pare che per evitare un mucchio di ghiaia abbia dovuto appoggiare un po' di più verso il lato opposto della strada, dove era un carro il cui cavallo si spaventò, e, precipitando giù dalla ripa, uccise l'uomo che lo guidava. Il caso fu doloroso, ma che colpa vi aveva il conduttore dell'automobile da condannarlo alla reclusione? Eppure fu condannato. Noi avvocati avemmo un bel dire che, dal momento che gli automobili sono permessi, non è a pretendersi che vadino a passo d'uomo; avemmo un bel dire che la colpa deve essere esaminata in rapporto alla cosa speciale ed ai suoi inevitabili pericoli. Tutto fu inutile: l'automobile non era nelle grazie dei giudici pacifici, che si sfogarono come poterono: ed il loro sfogo fu la sentenza.

Il diritto segue, ma lentamente, il progresso, e l'automobile corre troppo: ci vorrà del tempo prima che si raggiungano e facciano pace.

Genova, 27 agosto 1905.

PIETRO COGLIOLO.

L'automobilismo nelle ferrovie.

I motori a benzina ed a petrolio che diedero tanti buoni risultati negli automobili usati sulle strade ordinarie, ora incominciano ad essere applicati con grande utilità anche nelle ferrovie.

In molte ferrovie, e specialmente nelle ferrovie americane, già da parecchio tempo sono in uso dei vagoncini

Fig. 1.

automobili per gli ispettori ferroviari; uno di questi vagoncini è rappresentato nella figura 1 ed è precisamente una vettura presentata dalla Casa Charles Jarrott and Letts di Londra, per uso degli ispettori delle ferrovie inglesi. Questi vagoncini già usati in America ed in alcuni Stati europei, sono costruiti dalla Casa Oldsmotor Work di Detroit (Oldsmobile) e possono coprire una distanza di 150 miglia con una velocità media di 40 miglia all'ora.

Però questa applicazione dei motori a scoppio nelle ferrovie è ben poca cosa in confronto di quanto sta facendo la Ditta inglese The Wolseley rool and Motor-Car Co. Ltd., di Birmingham: sono infatti in esperimento sulle ferrovie inglesi un vagone automobile per passeggeri ed una locomotiva a petrolio.

Il vagone automobile Wolseley venne, nei mesi scorsi, esperimentato sulle linee della North-Eastern Raillway e diede ottimi risultati.

Questo vagone (fig. 2) consiste in uno dei soliti vagoni ferroviari, molto allungato e portante nella parte anteriore

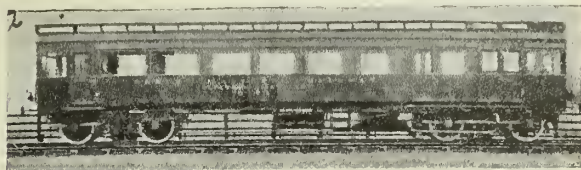



Fig. 2.

tutti i meccanismi del motore: la trasmissione del movimento del motore a petrolio non è fatta direttamente, ma elettricamente, avendo la pratica dimostrato che questo sistema misto di trasmissione è il migliore.

Il motore a petrolio, con una potenza nominale di 90 HP, ed una velocità di 450 giri al minuto, ha quattro cilindri orizzontali avendo una corsa di 250 mm. ed un diametro di 210 mm. circa.

L'albero di questo motore è direttamente unito ad una dinamo Westinghouse che fornisce la corrente necessaria per fare agire i motori che sono applicati agli assi delle ruote motrici. Il peso totale di questo vagone automobile

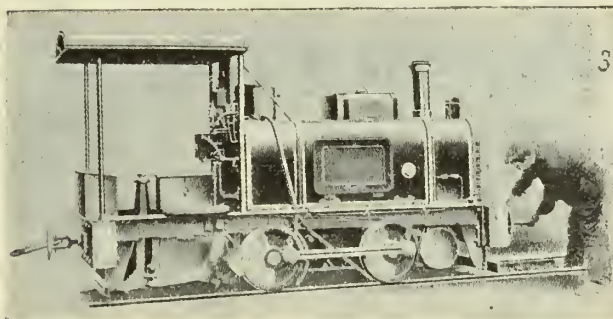



Fig. 3.

è di 30 tonnellate circa, ed a pieno carico può mantenere una velocità di circa 30 miglia all'ora.

Vennero studiati anche vagoni automobili più potenti, e cioè muniti di motori aventi una potenza di circa 140 HP: in questo caso i motori hanno sei cilindri aventi ciascuno una corsa di mm. 240 ed un diametro di mm. 114: questi cilindri sono disposti in due gruppi di tre cilindri ciascuno, disposti lateralmente alla camera dei motori.

In generale però vengono costruiti vagoni automobili con motori da 90 HP, perchè vennero trovati i più pratici ed i più convenienti.

La locomotiva a petrolio Wolseley di piccole dimensioni è pure per ferrovie a scartamento ridotto, per fattorie, per miniere, ecc. Nella forma esterna, questa locomotiva è simile alle locomotive a vapore; ne differenzia invece grandemente nei singoli particolari. Il motore è a petrolio, ha una potenza di 20 HP, ed ha cilindri gemelli orizzontali. Il moto viene trasmesso a mezzo di una catena, al cambio di velocità, che è del tipo a due velocità in avanti e marcia indietro: dal cambio di velocità il moto viene trasmesso direttamente a due ruote: le due ruote motrici sono però rigidamente collegate ad altre due ruote, come vedesi in figura.

La locomotiva a petrolio rappresentata dalla figura 3 non è che una riduzione del tipo grande di locomotiva ora descritta, ed è costruita come giuocatolo per bambini: ha un'altezza di m. 0,84 ed è munita di ruote con un diametro di m. 0,25; essa può raggiungere una velocità media di 10 miglia all'ora circa.

Match turistico Meyan-Siddeley.

In seguito ad un articolo pubblicato nel *Times* sulla superiorità, per ciò che riguarda il turismo, delle vetture di costruzione inglese su quelle francesi, Paul Meyan, direttore dell'ottima rivista *France Automobile*, lanciò una sfida per un match turistico su un percorso di 4461 chm. da compiersi in 15 giorni consecutivi e con un percorso giornaliero di 320 chm. e con una velocità minima di 25 chm. all'ora. Il Meyan guidava una 24 HP De Dietrich, ed il suo competitore, Fraham White, una 18 HP Siddeley; partiti da Parigi il 26 luglio, dopo 14 giorni rientrarono a Parigi dalla Porte Maillot. Ecco l'esito della gara, vinta brillantemente dal Meyan.

Giorno	Tempo impiegato				Chm. percorsi per ogni tappa
	PAUL MEYAN		SIDDELEY		
	ore	minuti	ore	minuti	
1	7	56	8	51	326
2	7	48	9	49	320
3	7	30	8	24	320
4	6	49	8	28	302
5	7	23	9	41	290
6	9	38	9	43	299
7	10	25	11	34	337
8	6	26	8	49	319
9	6	57	7	32	348
10	6	18	8	12	337
11	7	7	7	24	319
12	6	55	8	1	300
13	5	40	8	6	293
14	3	38	4	30	203
Totale . . .	100	30	119	4	4461

Il Meyan durante la gara però ebbe a dichiarare che mai più avrebbe accettato di compiere *match* o corse, non volendo mai più uscire dal campo puramente turistico. In seguito a questa gara il Meyan ideò, ed ora sta concretando, un grande giro turistico attraverso la Francia per l'anno 1906.

Ing. E. MAGRINI.

Gli automobili nell'esercito portoghese. — (*Génie civil*, 10 giugno 1905). — Un ufficiale superiore dell'esercito portoghese, il colonnello del genio Carlos Roma du Boccage, ha ripreso l'idea sorta già al primo costruttore d'automobili, il capitano francese Cugnot, di utilizzare la trazione meccanica pel trasporto delle artiglierie e ha ottenuto dal suo governo di far eseguire la costruzione d'una batteria automobile destinata alla difesa del campo trincerato di Lisbona.

E' questo il primo serio tentativo di trazione meccanica di grossi cannoni, poichè nessun' altra nazione è finora uscita dal campo dei semplici studî per l'applicazione dell' automobilismo a scopi militari.

Un indennizzo ai volontari automobilisti. — In Inghilterra il Consiglio superiore dell' esercito ha deciso che i membri del *Motor Volunteer Corps* abbiano a ricevere un indennizzo giornaliero di 30 scellini (L. 37,50) per tutto il tempo che le loro vetture saranno usate per servizio militare.

I servizî pubblici internazionali d'automobili. — Si assicura che la nuova compagnia inglese di vetture Mors sta organizzando un servizio pubblico d'automobili fra Londra e Parigi. Il viaggio si effettuerebbe in 14 ore, comprese le fermate, e l'itinerario serebbe il seguente: Lewisham, Wrotham, Maidstone, Ahsford, Hythe e Folkestone in territorio inglese, e Boulogne, Montreuil, Abbeville, Grandvilliers, Beauvais, Poutoise, Saint-Germain-en-Laye e Saint-Cloud in territorio francese: in tutto 250 chm. di viaggio pittoresco, senza contare, bene inteso, la traversata della Manica.

Un principe turco in contravvenzione. — Si tratta del principe Mehemed Ali, che, arrivando sul territorio di Obward — in Svizzera — dopo aver passato il Brunig ad una velocità che non aveva nulla, sembra, di regolamentare, si vide acciuffato da un agente, che lo invitò a seguirlo all'ufficio di polizia; qui egli dovette pagare — come molti altri avevan fatto prima di lui e come altri faranno — una ammenda di 30 franchi. Il principe si rivelò una persona di spirito, dichiarando che preferiva questa avventura a quella che gli era toccata nell'Oberland bernese, dove era stato fatto bersaglio ai sassi dei monelli.

Automobili municipali. — Il giornale *The Automobile* di Chicago, dà la nomenclatura di 21 veicoli automobili attualmente impiegati dal municipio di New York. Essi sono: ***veicoli a benzina***: per il presidente 4, per il servizio di pulizia stradale 6, per il servizio incendi 2, per il servizio dei parchi 2, per quello dei lavori pubblici 1, per la polizia 3; ***veicoli a vapore***: per il servizio dei doks 2, dei lavori pubblici 1. Inoltre 34 veicoli a benzina stanno per essere acquistati per i medesimi servizi; saranno dunque 55 veicoli in tutto che prossimamente possederà la città di New York. E', questo, un esempio degno d'essere imitato.

Il servizio degli automobili. — Sono in corso trattative tra il ministro del tesoro e quello dei LL. PP. allo scopo di provvedere con un disegno di legge ad un aumento nello stanziamento dei sussidî ai servizi pubblici degli automobili. Si studierà poi se sia il caso di introdurre nuove disposizioni per coordinare meglio il servizio automobilistico con quello delle ferrovie, di cui il primo dovrebbe considerarsi come una integrazione ed un complemento.

Sembra che nel dare corso alla concessione dei sussidi, anche col bilancio attuale si terrà l'osservanza di detto criterio.

L'automobile del Re del Siam. — Il *Corriere d'Indo-Cina* rende noto un rapporto dei ministri del Siam al loro sovrano, per chiedergli di non usare l'automobile:

" *Sire*,

" Gli automobili posseggono una grande potenza di velocità, sì che possono dare occasione a serî pericoli. Bisogna avere una mano molto esperta per manovrarli, e strade in cui pedoni, cavalieri e vetture possono muoversi facilmente per sottrarsi ad un eventuale accidente. Le conseguenze degli accidenti poi, o Sire, non sono cose da pigliare a gabbo, sia per i passanti che per l'automobilista.

" E v'ha un proverbio che dice: I figli dei milionari non siedono sull'orlo delle alte terrazze, o Sire! Or la vostra persona, o Sire, è il sostegno della dinastia e la speranza del popolo. Per il servizio di Vostra Maestà, vi è il trono a portantina, e quando sia urgente, le vetture a cavalli. Dunque, o Sire, noi vi preghiamo di rinunziare all'uso degli automobili, o, al più, di volerne moderare la velocità. E' ben questo ciò che la dinastia e il popolo stesso attendono. Per ciò che ci concerne, questo fatto causa in noi inquietudini troppo vive per poter tacerlo a Vostra Maestà. Perciò ci pigliamo la libertà di presentarvi questo rapporto, pregando Vostra Maestà di volerne pigliar conoscenza ,,.

Il re, intanto, scrive in margine al rapporto:

" Gli automobili non hanno nulla di pericoloso, ma sì il cuore dell'uomo... ,,

Aquila-Avezzano. — Domenico Di Paola, da Rocca di Mezzo, ha fatto domanda alla provincia per ottenere il concorso di essa e dei comuni allo scopo di impiantare lungo il percorso Aquila-Avezzano un servizio automobilistico, che passando per Rocca di Mezzo, servisse ad allacciare fra di loro tutti i più piccoli comuni compresi in quello spazio.

La Deputazione provinciale ha subito preso a cuore la cosa interpellando i comuni di Aquila, Bagno, Ocre, Rocca di Cambio, Rocca di Mezzo, Ovindoli, Celano ed Avezzano, i quali già contribuiscono al mantenimento del servizio postale con carrozze.

Il comune di Aquila ha risposto che potrà stabilire all'uopo un sussidio compatibile con le condizioni del bilancio.

Il comune di Rocca di Cambio ha fatto sapere di essere disposto a raddoppiare l'attuale contributo portandolo da lire 200 a lire 400.

Quello di Rocca di Mezzo ha aderito in massima, mostrando desiderio di conoscere il piano e le condizioni da adottarsi per fissare la somma; ed Avezzano ha fatto riserva di proporre la cosa al Consiglio.

Come ben si vede, l'iniziativa del Di Paola ha trovato pieno consentimento.

Veduta generale del "pesage,, nei giardini delle Tuileries. (Cliché "Vie Automobile,,

Veicoli automobili industriali e furgoni militari

Concorso organizzato dall'Automobile Club di Francia (28 luglio - 8 agosto 1905).

I nostri lettori avranno trovato nel numero precedente e sotto questo medesimo titolo riassunto il programma di detto concorso. Diamo ora i risultati ottenuti che sono dei più confortanti e che danno affidamento completo di un prossimo e rapidissimo sviluppo delle applicazioni industriali dei veicoli automobili. Diamo anzitutto la lista dei partenti coi loro numeri d'inscrizione e i pesi constatati.

I. — Veicoli per trasporto di merci.

Prima categoria: Motocicli.

		Peso Kg.		
		Totale	a vuoto	Carico utile
20	Mototri Contal I.	318	248	70
21	Mototri Contal II.	323	253	70
22	Mototri Contal III.	310	245	65

Seconda categoria: da 200 a 500 chg.

		Totale	a vuoto	Carico utile
5	De Dion-Bouton	1.070	890	180
27	E. Viguié	1.517	1.183	334

Terza categoria: da 500 a 1000 chg.

		Totale	a vuoto	Carico utile
4	Gillet Forest	1.756	1.156	600
6	De Dion-Bouton	2.520	1.650	870
23	Ariés	1.720	1.112	608
30	Clément	2.010	1.449	561

Quinta categoria: da 1500 a 2000 chg.

		Totale	a vuoto	Carico utile
2	Dietrich	3.550	2.052	1.498
10	Latil	3.775	2.123	1.642
29	Gladiator	3.348	1.535	1.813

Sesta categoria: più di 2000 chg.

		Peso Kg.		
		Totale	a vuoto	Carico utile
3	Krieger	6.200		
8	De Dion-Bouton	6.118		
11	Latil	4.598		
12	Turgan	5.606		
14	Delaugère et Clayette	5.802	4.329	3.600
15	A. Coheudet et C.ie	7.370	3.820	4.050
16	A. Coheudet et C.ie	7.420	5.353	4.067
17	S.tè des Aut. D. A. C.	7.620	3.400	4.220
19	E. Brillié			
24	Ariés	4.860		
25	Dufour (Svizzera)	7.142		
26	Daimler (Germania)	6.454	3.338	3.116
28	Cottereau	7.000	2.650	4.350

Settima categoria: treni di più veicoli.

		Totale	a vuoto	Carico utile
9	Società N. A. G. (Germania)	6.533		
13	Turgan	14 570	7.370	7.200
31	Dubois	7.200		

II. — Veicoli per trasporto passeggeri.

Prima categoria: più di 6 persone.

		Totale	a vuoto	Carico utile
41	De Diétrich	2.278	1.611	667
42	De Diétrich	2.369	1.581	788
49	Gillett Forest		1.478	
52	Peugeot		2.096	

Seconda categoria: da 12 a 14 persone.

		Totale	a vuoto	Carico utile
43	De Diétrich	3.840	2.450	1.390
44	De Diétrich	4.347	2.365	1.982
47	Gardner-Serpollet		3.206	
50	De Dion-Bouton		2.482	
55	Ariés		2.127	
56	Cottereau et C.i	5.854	3.454	2·400

	Quinta categoria: Omnibus.	Peso Kg. Totale	a vuoto	Carico utile
46	Krieger	7.920	4.329	3.600
48	Gardner-Serpollet	5.310	4.270	2.100
51	De Dion-Bouton		4 538	
53	Mors		4.512	2.100
54	E. Brillié		4.112	2.100

III. — Furgoni militari.

81	De Dietrich	2.994	1 997	997
82	Gardner Serpollet	3.805	2.812	
83	Gillet-Forest	2.447		
84	De Dion-Bouton	2.672	1.791	881
85	Peugeot	2.963	1.773	1.190
86	Peugeot	2.895	1.731	1.164
87	Peugeot	2 921	1.736	1.185
88	Latil	2.617	1.565	1.052
91	Delahaye	2.951	1.919	1.032
92	Ariés	3.048	1.837	1.211
93	Ariés	3.008	1.877	1.131
94	Cottereau et C ie	3.660	2.433	1.227

Lo spazio tiranno non ci consente di seguire codesti veicoli nelle diverse tappe: ci preme solo di far notare che su 55 veicoli partiti 50 compirono felicemente tutto il percorso, e questo malgrado il tempo orribile che imperversò durante la prima giornata. I motori e i meccanismi di trasmissione si comportarono in generale assai bene: non altrettanto può dirsi delle ruote che furono la causa pressochè unica di molte noie ai concorrenti; e ciò non solo per i pneumatici, ma anche per le gomme piene. È questo il problema che s'impone ai costruttori, risolto il quale l'automobilismo industriale prenderà certo uno slancio meraviglioso.

Benchè del consumo di combustibile non si tenesse conto alcuno nella classificazione dei concorrenti, pur tuttavia alcune esperienze vennero fatte sui grossi veicoli fra Compiègne, Amiens e Dieppe. Eccone i risultati:

Compiègne-Amiens (140 chm. 500).

46. Krieger: benzina 90 litri.
53. Mors: » 90 »
51. Brillié: alcool 57 »
48. Gardner-Serpollet: olio pesante 115 litri.

Amiens-Dieppe (133 chm. 400).

46. Krieger: benzina 90 litri.
53. Mors: » 81 » 810.
54. Brillié: alcool 49 » 790.

In questa tappa il consumo degli omnibus delle due prime categorie fu il seguente:

Prima categoria da 6 a 12 persone.

41. De Dietrich: benzina 38 litri 180.
42. De Dietrich: » 27 » 500.
49. Gillet-Forest: » 49 » 500.
52. Peugeot: » 29 » 400.

Seconda categoria da 12 a 24 persone.

43. De Dietrich: benzina 45 litri
44. De Dietrich: » 59 » 120.
50. De Dion-Bouton: » 46 » 600.
55. Ariés: » 33 » 950.

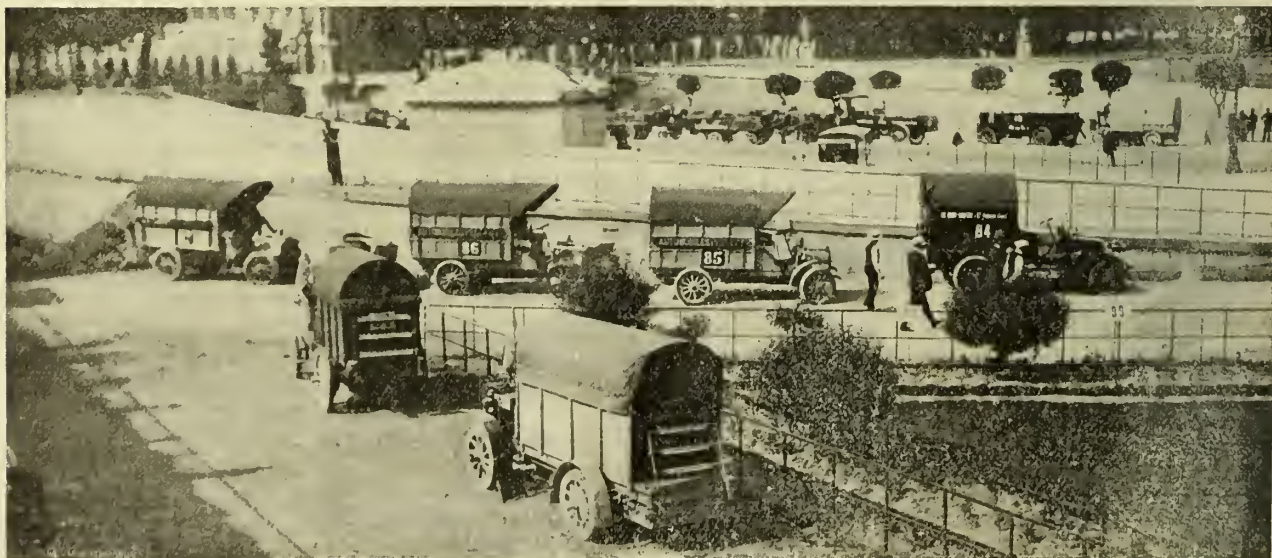
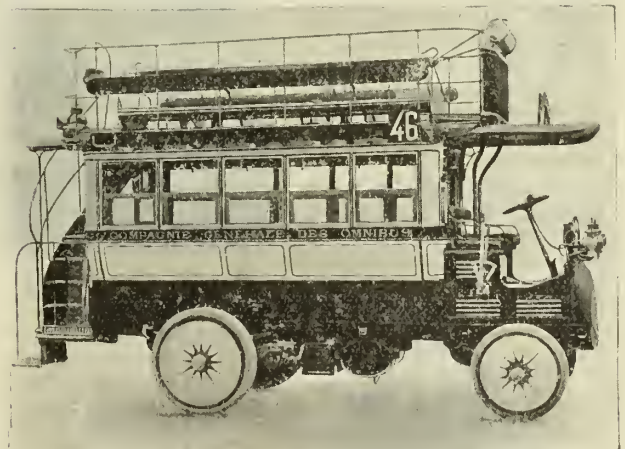
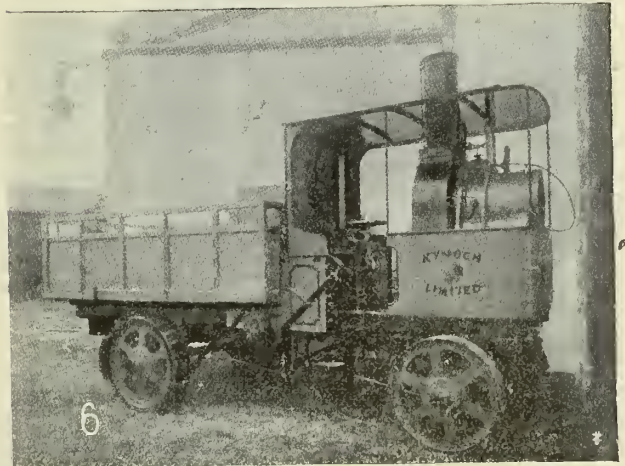
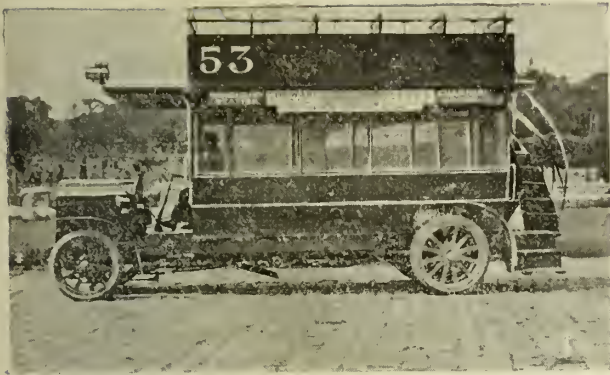
I risultati sono quindi soddisfacentissimi anche dal lato del consumo di combustibile; specialmente per l'omnibus Ariés che, da questo lato, è alla testa di tutti.

Diamo ora la classifica ufficiale, non senza far notare che la Commissione militare, incaricata di questo lavoro, ha dovuto basarsi su una infinità di dettagli, perchè, come si disse, tutti i veicoli si sono ammirabilmente comportati nella difficile prova:

1° N. 91 Delahaye 1.606 punti
2° » 84 De Dion Bouton 2.585 »
3° » 83 Gillet Forest 1.498 »
4° » 86 Peugeot
5° » 87 Peugeot
6° » 81 Dietrich
7° » 85 Peugeot
8° » 93 Ariés
9° » 88 Latil
10° » 92 Ariés

I tre primi veicoli sono stati comperati dal governo, come era convenuto.

Il lettore avrebbe certamente caro di conoscere le disposizioni generali dei veicoli concorrenti; ma poichè tale descrizione, anche limitata ai veicoli che diedero miglior prova, ci porterebbe troppo lontani, preferiamo rimandarla al prossimo numero.

Per ora pubblichiamo alcune fotografie rappresentanti i principali tipi di veicoli partecipanti al concorso.

I furgoni militari nei giardini delle Tuileries. (Cliché " Vie Automobile ").

Concorso di veicoli industriali e di furgoni militari.

1. Omnibus Mors. — 2. Faro elettrico Krieger. — 3. Carro da trasporto con avantreno Latil. — 4. Carro automobile Turgan trasportante un carico superiore ai 2000 chili. — 5. e 6. Carri da trasporto Turgan a vapore. — 7. Omnibus Krieger.

DI QUA E DI LÀ

IL PALAZZO DELL' ARTE DELLA LANA. — La Società Dantesca Italiana (una società di letterati che nulla ha a che fare colla Società Dante Alighieri) sorse a Firenze nel 1888; e nel 1899 incominciò la *Lectura Dantis* (il pubblico commento del divino poema) nel salone superiore di Orsanmichele, che da granaio era stato da Cosimo I trasformato in archivio notarile. La Società nel 1903 comperò dal Comune di Firenze l'antico *Palagio dell'arte della Lana*, costrutto nel secolo XIII, e congiunto al palazzone d' Orsanmichele da un cavalcavia ad arco rampante, costrutto nel 1569. Il palazzo (che fu per lunghi anni sede dell'arte della lana) fu restaurato dall'architetto Attilio Formilli.

IL FUNGO DI PIANA CRISCIA è un pilastro di erosione fluviale situato sulla riva sinistra della Bormida di Spigno presso Piana Criscia.

E' costituito di conglomerato bormidiano e sorregge un masso della stessa formazione. E' visibile dalla strada provinciale.

CLEMENTINO VANNETTI, nato a Rovereto il 14 novembre 1754, morto, appena quarantenne, in patria, il 13 marzo 1795, fu un grande letterato, un illustre scrittore in italiano ed in latino; ed è veramente strano che egli sia così poco noto in Italia. Nel Trentino il Vannetti è popolarissimo specialmente per un sonetto che egli scrisse già nel 1790 contro coloro (i quali hanno, pur troppo, lasciati molti eredi, non ancor tutti morti) che confondevano il Trentino, tutto ed esclusivamente italiano, col Tirolo, la cui popolazione è mista di tedeschi, italiani, ladini. E' appunto per quel sonetto, precisamente per il verso *Italiani noi siam, non tirolesi,* che a Rovereto s'è costituito un Comitato per erigere al Vannetti un busto, che sarà come un'appendice e complemento del monumento di Dante a Trento.

A TRENTO fu inaugurato il nuovo palazzo della Filarmonica. Il palazzo, architettura del rinascimento veneziano nelle linee esterne e di puro rinascimento nella parte interna, è opera dell'architetto Emilio Paor che ne curò la costruzione assunta dall'ingegnere Luca Scottoni.

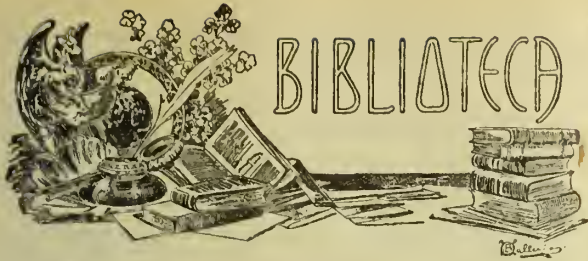
L'ornamentazione della facciata fu eseguita dalla ditta Giorgio Paor e le bifore a pieno sesto sostenute da eleganti colonne rammentano i palazzi che si ammirano lungo il Canal grande di Venezia.

Entrati nell'atrio, una scalea conduce al piano sopra terra, ove, a destra ed a sinistra, due ampi locali servono per scuola della banda e dell'orchestra. Altri locali pei diversi servizi sono su questo piano armonicamente distribuiti.

Una maestosa scala, con ringhiere in ferro battuto, conduce al piano superiore, ov'è la sala dei concerti, che misura metri 24 per 10.

CARDUCCI IN AUTOMOBILE. — A Madesimo, dove Giosuè Carducci passò qualche settimana nella scorsa estate, il signor Ildefonso Stanga ebbe la fortuna di condurre più di una volta il grande poeta in automobile; e la egregia sua consorte, la gentile signora Ida Stanga, ci favorisce, di Carducci in automobile, una fotografia, che qui con grande piacere riproduciamo, ringraziando.

IL FOTO-TOURING. — Una nuova associazione sportiva è sorta in Francia; non si tratta però dello sport inteso come esercizio fisico, ma come divertimento.

La nuova società, che si chiama *Photo-Touring de France*, si propone di prestare ai fotografi dilettanti le stesse facilitazioni, gli stessi aiuti che il Touring dà ai ciclisti. La Società indirà annualmente esposizioni nazionali, regionali, provinciali, istituirà premi; avrà in ogni città suoi rappresentanti per fornire a fotografi istruzioni ed aiuti per la riproduzione di località o di lavori artistici, impianterà nei principali alberghi camere oscure fornite di tutto il necessario per lo sviluppo delle fotografie, e ponendo tutto a disposizione degli associati. Cercherà di ottenere singolari facilitazioni per tutte le forniture necessarie ai dilettanti fotografi; ed esplica infatti il programma che il Touring Italiano sta studiando per i suoi soci mediante la Sezione Fotografica.

BIBLIOTECA

Maria Alinda Brunamonti, *Ricordi di viaggio*, Firenze, Barbèra, 1905.

E' ancor vivo il rimpianto per la scomparsa della gentile poetessa, ed ecco che un altro bel frutto della sua eletta anima viene a rinverdire il rammarico. La pietà del marito ha tratto da un diario inedito di Lei le note che compongono questo volume. Peregrinando a scopo di svago e di cultura per varie parti d'Italia, la Brunamonti era solita annotare in un suo diario le impressioni e le sensazioni provate, le visite fatte e ricevute, ogni peripezia de' suoi viaggi. Cosicchè da questi appunti è venuto fuori un libro di piacevole lettura; perchè, oltre che scorgervi rispecchiata nella sua ingenuità un'anima delicata d'artista, e quasi trovarvi il sostrato dell'arte poetica della Brunamonti, vi sono anche acuti e schietti giudizi su cose e su uomini: uomini e cose del periodo più bello della nostra vita nazionale.

Il libro ribocca di argute osservazioni; e come saggio di esse riportiamo le seguenti righe:

" Il viaggiare in ferrovia è casualmente bello o brutto come il nascere. V'ha chi nasce alla Muccia, a Serra San Quirico e a Monsanpietrangeli, e v'ha chi nasce a Firenze e a Venezia. E v'ha chi per consuetudine di paese, o ignoranza, o necessità di ufficio e povertà di conoscenze, si rigira tutta la vita in piccolo cerchio; e quando muore si può ben dire che al suo intuito si sono accese molto poche riflessioni. Al contrario avvi chi è così fortunato nella vita, da possedere anima e occhi per dieci, aperti alle grandi visioni della natura e della società. Costoro son simili a quelli che pigliano posto al finestrino viaggiando e vedono montagne, fiumi, paesi. Per lo più sono i poeti, gli artisti e i pensatori fantasiosi che s'impadroniscono dello sportello e non lo lasciano più. Gli altri, volgari e sonnolenti, pigliano posto tra due fattori, o tra due commessi, o tra due signore, e stanno lì fiochi e annoiati, come i cavalli dei carrettieri meditanti le pene della vita, o il pasto che aspettano ,,.

Alessandro Chiappelli, *Pagine d'antica arte fiorentina;* Firenze, Francesco Lumachi, 1905 (pag. 160; L. 4).

Una delle più notevoli trasformazioni della cultura nostra nella giovine generazione, è il diffondervisi che fa l'amore e lo studio storico dell'arte antica; alla quale trasformazione, pur troppo, come nota l'autore, non corrispose fino ad ora una riforma nell'ordinamento degli studî secondarî e superiori. Vanno però moltiplicandosi gli scritti di critica e storia dell'arte; e molti, e pregevoli se ne devono al Chiappelli, che in questo volume ne raccoglie alcuni, già pubblicati, in altra forma e misura, nella *Nuova Antologia*, *Rivista d'Italia*, *Archivio storico italiano;* scritti che trattano tutti, con buon gusto e competenza, argomenti d'arte toscana.

Leopoldo Candiani e Carlo Castiglioni, *Richiamo alla questione ferroviaria milanese;* Milano, tip. lit. degli Ingegneri, 1905.

Questo volume, fornito di varie carte, contiene le conferenze tenute dagli autori sullo stato odierno della questione ferroviaria a Milano, nei rapporti dell'assetto edilizio e di ampliamento della città; il progetto di riordino dei servizi ferroviarî coordinato al nuovo piano regolatore di ampliamento della città; cenni illustrativi delle principali ferrovie metropolitane e progetto di quella ideata per Milano.

Carlo Stiavelli, *L'Arte in Val di Nievole;* Firenze, Francesco Lumachi, 1905 (pag. 160; L. 2,50).

L'editore Lumachi di Firenze ha intrapresa la pubblicazione della *Toscana illustrata*, che comprenderà una serie di guide destinate a far meglio conoscere, dal punto di vista artistico e storico, la regione toscana ed in particolar modo le località meno note, o sulle quali scarseggiano studî e notizie. Il primo di questi volumetti, l'*Arte in Val di Nievole* (con 21 illustrazioni nel testo e 19 fuori testo), è dovuto al direttore del Museo civico di Pescia, Carlo Stiavelli, il quale si propone di correggere gli errori nei quali sono incorsi Francesco Ansaldi (*Sculture e pitture*), Giuseppe Ansaldi (*Valdinievole illustrata*), Giuseppe Tigri (*Guida di Pistoia e Pescia*), G. Biagi (*Guida di Valdinievole*), e di aggiungere, in base a documenti inediti, dati e notizie. E' questo certamente un buon contributo alla storia dell'arte in Toscana.

Disgraziatamente, assieme all'annuncio di questa pregevole pubblicazione, dobbiamo dare anche il triste annuncio della morte del suo egregio autore.

CONSULENZA LEGALE

GIUDICATI TURISTICI.

FRA AUTOMOBILI E CAVALLI.

L'automobilista **non** *è tenuto ad usare una prudenza maggiore di quella cui sia tenuto il cavallerizzo (o chi guida cavalli).*

Sentenza 20 dicembre 1904 del pretore del Mandamento I di Perugia, avvocato Camillo Sassi, nella causa civile di Ranieri conte Emanuele e Gori Pio, contro Ricciarelli Pietro.

In fatto:

... *Omissis.*

In diritto:

Osserva in diritto che, merito della questione sia quello di indagare se il convenuto Ricciarelli abbia, nel guidare il suo automobile nel giorno 13 marzo u. s. pel viale Carlo Alberto, agito con imprudenza deviando da quelle norme di cautela e di vigilanza, dettate dalla comune esperienza e preveggenza, che debbono dirigere ed informare la condotta dei cittadini nel consorzio civile per essere rispettosi dell'altrui incolumità, e per evitare di portare nocumento ai diritti altrui.

Per esaurire tale indagine il giudice deve tenere i criteri direttivi dello svolgimento dei fatti, quale è venuto ad emergere in seguito alla prova testimoniale esperita da entrambi le parti.

I risultati dell'una si trovano in più circostanze in contrasto con quelli dell'altro, ma vi è un punto in cui tutte e due convengono e concordano e che può quindi ritenersi accertato fuori di ogni contestazione e discussione, ed è questo, che il Ricciarelli saliva il tratto del viale Carlo Alberto che va dall'imbocco di via Marzia fino alla Torre di Donati conducendo l'automobile con una velocità assai moderata in prossimità del marciapiedi di destra, e dando frequenti avvisi con tromba.

Tale fatto è stato deposto da quasi tutti i numerosissimi testi assunti (salvo i testi Fagioli e Guerri che hanno parlato di velocità notevole, escludendo però che fosse eccessiva) non avrebbe avuto neppure bisogno del sussidio della prova testimoniale, in quanto ***a priori*** può stabilirsi che un automobile con cinque persone e in salita piuttosto forte, dovendo anche eseguire una voltata, non può correre con una velocità tale da costituire pericolo alle persone in cui si incontri.

Il cavallo condotto dal Gori, e appartenente al Ranieri, si trovava vicino al marciapiede opposto della strada, e cioè lungo le rotale del tram, poco dopo la salita della Torre del Donati, provenendo dal corso, ed era diretto verso il corso San Pietro.

Qui cominciano le divergenze dei risultati della prova e della riprova; poichè il Fagioli, il Guerri e il Bimbi hanno affermato che il cavallo appena sentì il rumore dell'automobile, si fermò senza voler andare più nè avanti nè indietro, manifestando segni evidenti di aver paura, tanto che il cavaliere fece un cenno con la mano verso l'automobile, perchè il conducente, che era il Ricciarelli, l'arrestasse, che invece egli proseguì la via, e, quando giunse al punto in cui si trovava il cavallo. questo, rinculando, andò ad urtare con le gambe posteriori contro la parte anteriore dell'automobile, rovinando così i lampioni e parafanghi, dopodichè si diede a far salti, e il Gori saltò giù in guisa che il cavallo trovandosi libero prese a correre lungo le rotaie del tram, e poco dopo, avendo scivolato, cadde facendosi male ai ginocchi; al contrario i testi della riprova, fra cui lo Staffa, il Rotelli, il Benigni e il Canovi che si trovavano nell'automobile, hanno deposto prima di tutto che non videro affatto il Gori fare un cenno con la mano.

Gli attori hanno obbiettato che non può attendersi il deposto delle quattro persone ricordate perchè propense a favorire in certo modo il Ricciarelli; ma anche a non tener conto delle loro deposizioni è da osservare che altri testi assolutamente indifferenti, e perciò in tutto degni di fede, quali il Roganti, il Cominazzini, che pure si trovavano vicinissimi, e il Cavallotti, hanno asserito che neppure loro si accorsero che il Gori accennasse con la mano, per cui pur ritenendo che il Gori abbia fatto il segnale, può darsi benissimo che il Ricciarelli, come tanti altri, non lo abbia visto. E ciò lo si deduce anche dalla risposta data, o meglio dal rimprovero fatto al Gori, dopo avvenuto l'urto, riferito dal teste Bimbi: «perchè non hai accennato con la mano?». — Intorno l'attitudine del cavallo i testi hanno riferito che questo stava fermo sulle rotaie del tram, senza dare affatto segni di aver paura, e che solo cominciò a imbizzarrirsi quando l'automobile si avvicinò e che allora improvvisamente rinculò verso l'automobile stesso, senza che si potesse prevedere questo scatto improvviso: il Ricciarelli, secondo tali testi, rallentò subito la velocità, che era già debole, tantochè quando avvenne l'urto l'automobile era quasi fermo, e si arrestò subito dopo. Anzi alcuni testi, e cioè il Bartelli, il Comminazzini e il Cavallotti, ed anche il Cittadini, quest'ultimo della prova, e quindi portato dagli attori, sono arrivati anche più avanti ed hanno detto che, quando avvenne l'urto, l'automobile era del tutto fermo.

Queste sono le due questioni del fatto: ora secondo il patrocinio degli attori, la colpa del Ricciarelli sarebbe consistita in questo, nel non avere cioè fermato l'automobile in modo che l'urto non potesse avvenire, mentre tutte le buone regole di prudenza dovevano consigliarlo a far ciò, vista l'attitudine paurosa del cavallo. Contro questo assunto degli attori il giudice non può a meno di osservare prima di tutto, che non è rimasto accertato in modo indubbio che il cavallo abbia manifestato dei segni di paura a tale distanza dall'automobile da permettere e consigliare al Ricciarelli di fermarsi, poichè se da un lato i testi Fagioli, Guerri e Bimbi hanno deposto favorevolmente alla tesi degli attori, dall'altro un teste della prova, il Cittadini, ed altri tre testi della riprova,

il Roganti, il Comminazzini e il Cavallotti, pur non tenendo conto della deposizione di coloro che si trovavano nell'automobile, hanno al contrario affermato, che il cavallo non dava segni di aver paura, e che solo si imbizzarrì e rinculò verso l'automobile quando questo arrivò al punto in cui egli si trovava.

Accettando questa ultima versione, è certo che la condotta del Ricciarelli non potrebbe ritenersi infetta da colpa in quanto lo scatto del cavallo sarebbe stato improvviso, in guisa da non poter essere preveduto, e da non dar tempo al Ricciarelli di fermare a tempo l'automobile per evitare l'urto. Ma pur ritenendo per vera la versione data dai tre testi della prova, non potrebbe ugualmente affermarsi la responsabilità del Ricciarelli per un altro ordine di considerazioni.

Infatti è risaputo che anche nel diritto moderno vige il principio della compensazione delle colpe, in virtù della quale il nesso casuale fra il contegno dell'agente e l'evento dannoso viene ad essere paralizzato agli effetti giuridici dall'incontrarsi di una altra simile relazione fra lo evento e il contegno di colui che lo ha subito, senza di che lo evento non si sarebbe avverato. Dato anche che il cavallo si sia imbizzarito e impaurito appena sentito il rumore dell'automobile, è assai discutibile se il fermare l'automobile sarebbe stato efficace ad evitare ogni sinistro, poichè i cavalli si spaventano quasi esclusivamente per il rumore strano prodotto dai motori in azione, e, anche fermata la macchina, tale rumore non si sarebbe arrestato. Ma può anche ritenersi che, per misura di precauzione e di prudenza, il Ricciarelli avrebbe dovuto arrestare l'automobile per far di tutto onde evitare qualche evento dannoso; in questa ipotesi però, se una colpa è addebitabile al Ricciarelli, non ne è neppure esente e immune il Gori, per cui l'imprudenza si sarebbe verificata e da una parte e dall'altra. Invero poichè il cavallo si trovava poco sotto la Torre dei Donati e l'automobile proveniva dalla parte di Borgo S. Pietro, e il cavallo cominciò ad impennarsi appena sentito il rumore, e poichè il tratto dal punto in cui il Gori stava all'imbocco di via Marzia è lungo circa 200 metri, ed egli deve avere inteso l'automobile anche prima che questo giungesse alla sua vista, il Gori sarebbe dovuto scendere da cavallo tenendo le redini. In questo intervallo ne ebbe certamente il tempo. Nè giova obbiettare, come fa il patrocinio degli attori, che egli non potè scendere per l'imbizzarrimento ed i movimenti del cavallo, poichè i testi assunti non affermano che il cavallo fosse tanto impaurito da impedire al Gori di scendere. Infatti il Fagioli ha detto che il cavallo si fermò dando segni di aver paura, il Guerri che la cavalla s'impaurì e il Bimbi che cominciò a fare segni visibili di paura e si arrestò sulla linea del tram senza volere andare nè avanti nè indietro. E' vero che lo stesso Bimbi, più sotto, contraddicendosi con quanto aveva precedentemente attestato, dice che la cavalla faceva dei movimenti continui alzandosi ora sulle gambe davanti ora su quelle di dietro, ma ad ogni modo, anche ammesso che la cavalla facesse dei movimenti, è certo però che non si trattava affatto di salti, e che in conseguenza un abile cavallerizzo come il Gori sarebbe dovuto senz'altro scendere. E non avendolo fatto, egli fu imprudente come imprudente fu il Ricciarelli nel non arrestare l'automobile. Di qui la compensazione delle colpe. E la imprudenza e la poca accortezza del Gori prende anche maggior rilievo quando si tengano presenti le altre risultanze della riprova. Infatti il teste Fontana ha deposto di avere veduto per moltissime volte la cavalla del conte Ranieri, condotta dal Gori presso la Barriera di S. Croce, imbizzarita al passaggio del tram, di cui si vede che la cavalla aveva paura; il Benigni ha detto di avere spesso veduto il Gori condurre quel cavallo, che stava in quell'epoca domando, ponendosi avanti il tram quando questo passava per farvelo abituare; ed ha aggiunto che la cavalla spesso si imbizzariva in modo da costituire un pericolo per i passanti; e uguali dichiarazioni ha reso l'altro teste Bartelli. Il patrocinio degli attori ha obbiettato che, di tutti questi fatti non si debba tenere alcun conto perchè del tutto estranei alla controversia attuale. Ma questa obbiezione non è giusta perchè i fatti stessi, se è vero che direttamente non hanno alcuna relazione colla causa, servono però a illuminare intorno il conto suo e la condotta del Gori.

Poichè egli sapeva che il cavallo, che sembra egli stesse domando, si imbizzariva e si spaventava al passaggio del tram e degli automobili (vedi anche deposizione Valigi) e poichè egli si trovava in quel giorno in una strada non eccessivamente larga e piena di gente, trattandosi di domenica, appena avvertì il rumore dell'automobile, consigliato dai precedenti incidenti occorsigli di cui hanno parlato vari testimoni, doveva subito scendere, conoscendo la natura dell'animale, per evitare, da parte sua, qualunque incidente spiacevole; ed i movimenti del cavallo non erano tali da impedirgli di effettuare ciò

Il convenuto rimprovera al Gori di essere sceso dopo l'urto, e di aver lasciato libero il cavallo che fino allora non si era fatto alcun male e che invece cadde scivolando sulle rotaie del tram, deducendo che se egli non fosse sceso, o sceso avesse impugnato le redini del cavallo, la caduta non si sarebbe verificata; questo rimprovero può non apparire giusto in quanto si capisce che il cavallo dopo l'urto si possa essere imbizzarrito tanto da non poter essere più dominato.

Ma non fu così nel principio quando l'automobile apparve, poichè nessun teste ha detto che il cavallo si fosse messo a far dei salti tali da non consentire al Gori di scendere, ma chi ha detto che il cavallo era fermo, chi, che pur movendosi, questi movimenti però non erano di grande rilievo.

Del resto il contegno tenuto da! Gori in precedenti circostanze e che dimostra che egli voleva abituare quel cavallo al passaggio di veicoli assai veloci (vedi deposizioni Fontana, Benigni, Bartelli, Valigi) autorizza a fare un'altra ipotesi, e cioè che egli stesse in quel punto per attendere che passasse l'automobile, avendone sentito il rumore, per farlo vedere al cavallo, il che troverebbe anche conferma nella deposizione del teste Comminazzini, che ha detto che il Gori si fermò proprio per aspettare che passasse l'automobile; ed allora è evidente che di nulla egli potrebbe lagnarsi, poichè chi si espone ad abituare un cavallo a degli automobili, deve anche sottostare a tutte le conseguenze che da questa specie di domatura derivano.

Che per tali considerazioni, la domanda attrice debba essere respinta in quanto la colpa del Ricciarelli è rimasta eliminata agli effetti giuridici da quella del Gori e perciò gli attori non possono chiamare il Ricciarelli a rispondere dei danni derivati al cavallo dalla caduta come pure a sua volta il Ricciarelli non ha diritto di reclamare dagli attori risarcimento dei danni derivati all'automobile.

Che respingendosi tutte e due le domande, sia equo di compensare fra le parti le spese del giudizio.

Per questi motivi:

Il Pretore: respinge tanto la domanda promossa dagli attori signori Ranieri Emanuele e Gori Pio contro il signor Ricciarelli Pietro, con atto ufficiale giudiziario Battisti 23 marzo 1904, quanto la riconvenzionale proposta dal convenuto contro gli attori nel primo verbale di causa.

Dichiara le spese del presente giudizio compensate fra le parti.

P. S. — Ringraziamo vivamente il socio conte Ranieri di Sorbello d'averci spedita questa interessante e dotta sentenza; tanto più lo ringraziamo in quanto non fu certo lui il più favorito.

A questa equanime e moderna sentenza contrapponiamo la successiva che tiene ancora del misoneismo del medio evo e sulla cui parzialità giustamente richiamava la nostra attenzione l'egregio socio avvocato U. Bandini di Siena.

FRA AUTOMOBILE E BIROCCINO.

L'automobilista rovesciato da un biroccino mentre correva a velocità moderata, ripetendo gli avvisi, e attenendosi alle altre disposizioni regolamentari, non può tuttavia pretendere danni se non prova che il cavallo del biroccino, improvvisamente impennatosi, fosse ombroso, o focoso in modo da richiedere speciali precauzioni.

Sentenza 23 gennaio 1905 della Corte d'Appello di Torino nella causa Sacco c. Barbero.

Rimandiamo per la completa lettura al periodico: *La Legge*, anno 1905, pag. 1083; non senza osservare che questa sentenza ha sovvertito in odio degli automobilisti i principî più elementari di Diritto sulla prova e sulla colpa.

AUTOMOBILI — RESPONSABILITÀ DEL CONDUTTORE.

Della inosservanza delle prescrizioni stabilite per l'esercizio degli automobili deve rispondere il solo conduttore.

Nè può in confronto del figlio del proprietario dell'automobile applicarsi il disposto dell'art. 60 C. P., se non si provi che questi lo aveva incaricato della direzione e vigilanza di quanto si operava dal conduttore nella circolazione dell'automobile.

Sentenza 28 gennaio 1905 della Corte di Cassazione di Roma, su ricorso del conte Stefano De Asarta contro la sentenza del Pretore di Latisana, il quale lo aveva tenuto responsabile della mancanza del fanale acceso perchè il figlio di esso Asarta era sull'automobile e non aveva provveduto acchè lo *chauffeur* lo accendesse.

P. S. — E' questa una giusta conferma del dispositivo di altre sentenze che già ebbimo occasione di riportare. Rimandiamo per la completa lettura al periodico legale: *Giurisprudenza penale*, anno 1905, pagina 169.

FRA AUTOMOBILI E MANDRE DI VACCHE. RESPONSABILITÀ DEL PROPRIETARIO DI QUESTE.

Dalla *Rivista* del Touring Club di Francia togliamo alcuni motivi d'una sentenza del Tribunale di Rennes in grado d'appello. Il proprietario dell'automobile domandava i danni subiti dalla collisione con una vacca errante sulla strada. Soccombente in primo grado, otteneva in appello la condanna del proprietario delle vacche al pagamento di L. 65 per riparazione ad un fanale e ad un parafango.

Ecco la motivazione riportata dalla sopradetta *Rivista:*

«... Atteso che risulta dalle deposizioni dei due soli testimoni dell'accaduto che le vacche non si limitavano a camminare lungo la strada, ma che passavano anche sui suoi due lati; che arrivato all'altezza di questi animali l'automobile andava ad una velocità di sei o sette chilometri all'ora; che non fa del resto meraviglia che, pure andando a questa velocità ridotta, il conduttore della vettura, sebbene in pieno potere della sua velocità, non abbia potuto evitare l'ostacolo che si parava improvvisamente dinnanzi a lui;

Che tutti quelli che hanno percorso strade dove circolano mandre di vacche, sanno con quale istantaneità questi animali lasciano la loro primitiva direzione per ritornare sui loro passi o prendere una direzione laterale che obbliga il viandante, il quale si trova nel mezzo della mandra, a gettarsi da parte o ad arrestarsi d'improvviso quando ciò gli sia possibile;

Che, d'altronde, oltre la presunzione di colpa a carico del proprietario delle vacche risultante dall'art. 1385 (1154 Cod. civ. italiano), bisogna riconoscere che questi ha commesso una grave mancanza, implicante la sua responsabilità, nell'affidare la custodia della sua mandra a un mandriano poco diligente, il quale si teneva a una distanza di cinquanta a cento metri dalle bestie che egli doveva sorvegliare e guidare, omettendo così di adempiere al suo dovere, lo che fu causa dell'incidente, origine del processo attuale...».

POSTA LEGALE.

VELOCIPEDI — FANALE SPENTO DURANTE LA PUBBLICA ILLUMINAZIONE O IN TEMPO DI NOTTE.

Sig. Tagliabue-Giorgi Redaelli. — L'art. 2 del regolamento 16 dicembre 1897, n. 540, prescrive tassativamente che ogni velocipede in tempo di notte deve essere munito di fanale acceso; l'art. 4 dello stesso regolamento obbliga i velocipedisti sprovvisti di fanale a condurre i loro veicoli a mano. Gli art. 36 e 102 del nuovo regolamento stradale 8 gennaio 1905 ribadiscono tale concetto.

AUTOMOBILE CON FANALE ROTTO.

Sig. Benetti. — L'art. 58 del nuovo regolamento di polizia stradale 8 gennaio 1905 prescrive che ogni automobile deve portare almeno due fanali sul davanti, di cui uno a luce verde. L'art. 103 detta le penalità per il contravventore. — Questo in linea generale.

Nel di Lei caso, data l'accidentalità del fatto contraria ad ogni Sua buona volontà, la contravvenzione non ha ragione di essere.

Provato che Ella era partito da casa con l'automobile munito dei prescritti fanali, che durante il percorso se ne ruppe uno, che non fu

possibile di subito sostituire, e che, al momento in cui fu elevata la contravvenzione, aveva due fanali accesi e il terzo spento perchè rotto, Ella dovrebbe essere senz'altro assolto dall'imputazione ascrittale; poichè anche nelle contravvenzioni valgono come scriminanti il caso fortuito e la forza maggiore.

NUOVO DISEGNO DI LEGGE PER LA TASSA SUGLI AUTOMOBILI, MOTOCICLI E VELOCIPEDI.

Sig. avv. Chinca. — L'art. 15 del nuovo disegno di legge (Veda *Annuario automobilistico* testè pubblicato, pag. 77) vieta ai Comuni di imporre altra tassa per proprio conto e sopprime le esistenti. Ai Comuni spetterà poi la metà del prodotto dei contrassegni esitati (art. 14).

CERTIFICATO DI DENUNCIA - CARATTERE REALE.

Sig. Broglia. — E' argomento trito e ritrito. — Veda *Riviste* 1902, pag. 98 e 137 e successive *Riviste*, di cui ad es. nel 1905 a pag. 138, 173, 217, 288 e 325.

POSSONO I VELOCIPEDISTI USARE ANCORA D'UNA TROMBETTA?

Sig. Segre, Ricci, Franceschini, Colleoni. — Io credo di sì. Vedano *Rivista* 1905, pag. 174 e 217. — L'art. 103 del nuovo regolamento stradale punisce gli automobilisti e motociclisti che circolano senza il mezzo di segnalamento stabilito, e che nell'*abitato* fanno uso di segnale diverso da quello prescritto.

Gli art. 44 e 102 vietano *semplicemente* ai conducenti di velocipedi, carri e vetture, di far uso dei segnali prescritti per gli automobili e per i motocicli, ossia *della tromba a forte suono e della cornetta a suono acuto.* Onde non può dirsi per essi vietata una *trombetta a suono per esempio debole.*

In riguardo alle prescrizioni comunali vedasi per analogia quanto si è già detto a pag. 218, *Rivista* di giugno 1905; tenendo pure presente l'art. 13 Reg. 16-XII-97 N. 540 sui velocipedi, nonchè l'espressione lata e generica dell'art. 2 stesso Regolamento a proposito dell'*apparecchio avvisatore* di cui i velocipedi devono andare muniti.

MOTOCICLI - SILENZIATORE.

Sig. Angelotti, Bauni, ecc. — Vedano a pag. 218 della *Rivista* dello scorso giugno.

DIMINUZIONE DELLA TASSA SUI VELOCIPEDI.

Sig. dott. Denti. — Si è già parlato in merito. (Veda *Riviste* 1900, pag. *123*, 185; 1901, pag. 334; 1902, pag. *62*; 1904, pag. 130 e *355*). Una diminuzione sarebbe certo desiderabile e non pregiudicherebbe affatto l'erario. La Francia lo ha dimostrato portando la tassa da L. 10 a L. 6.

Nella relazione che precede il nuovo progetto di legge, qui più sopra accennato, si fa però giustamente osservare che in Francia sono tassati tutti i velocipedi, mentre da noi verrebbero tassati solo quelli che circolano e in quanto circolino.

COMUNI RETROGRADI — NUMERO E TARGA AI VELOCIPEDI?

Sig. Seguenza. — L'art. 3 del regolamento sui velocipedi 16 dicembre 1897, n. 540, farebbe obbligo di munire i velocipedi di una lastra metallica sulla quale sia impresso il nome del Comune nel cui ruolo sono inscritti, ed un numero distintivo per ogni velocipede. Il capoverso II del citato articolo stabilisce che si sarebbero date apposite istruzioni ministeriali relative all'applicazione della lastra. Ma queste istruzioni non vennero emanate, essendosi riconosciuta la perfetta inutilità di tale articolo, il quale rimase quindi lettera morta.

Ci voleva proprio il comune di Messina per ripescarlo! Senonchè, non essendoci le necessarie istruzioni ministeriali, e sussistendo sempre l'art. 13 stesso regolamento (Vedi *Annuario* 1903, vol. II, pag. 17), non capisco come l'egregio Comune potrà attuare il modernissimo progetto; nè credo che esso potrebbe obbligare i ciclisti ad osservarlo.

MOTOCICLETTA CON SEDILE LATERALE STACCABILE.

Sig. Magnanini. — Una circolare ministeriale di recente data comunicava all'Ufficio del Genio Civile di Milano che tanto i tricicli che i quadricicli a motore meccanico devono essere considerati automobili agli effetti del nuovo regolamento 8 gennaio 1905. n. 24.

Oltrechè contraria allo stesso nuovo regolamento invocato, nel quale si fecero appositi articoli per i motocicli, quella circolare porta a dei veri controsensi; tanto più per le motociclette con sedile laterale staccabile, le quali vengono considerate alla stessa stregua, e che quando circolano senza il sedile staccabile corrono quindi rischio d'incappare in contravvenzione perchè aventi i libretti di licenza per automobile e non per motociclo come esse evidentemente sono.

Non parlo poi della tassa governativa di L. 20, dalla quale quanto meno devono i motocicli andar esenti quando siano equiparati agli automobili.

Il Touring ha già presentato opportuno ricorso al Ministero e speriamo sorta buon esito.

MOTOCICLI — PASSAGGIO SULLE BANCHINE.

Sig. Brianza, Contardi, Cremascoli. — Vedano quanto è stato scritto sulle *Riviste* passate a pag. 218 e 287.

Ad evitare noie e cause dubbie è forse tuttavia consigliabile ai motociclisti di non percorrere la banchina laterale del viale Monza nel comune di Greco... Gli art. 45 e 50 del nuovo Regolamento 8 gennaio 1905 potrebbero venire intesi in senso favorevole al Comune e... *le jeu ne vaudrait pas la chandelle!*

CONTRAVVENZIONI AL VOLO.

Sig. ing. Del Valle. — E' pacifico ormai in giurisprudenza che la semplice asserzione degli agenti di polizia non è sufficiente per ritenere che un automobile corresse ad una certa velocità, ed ancora che le contravvenzioni devono essere immediatamente accertate e che la responsabilità non deve cadere sopra il proprietario dell'automobile, ma sopra chi lo conduce. (Veda in proposito ad es. *Rivista* marzo 1904, pag. 96, e 1905 pag. 137, 217, e qui sopra).

Se Ella potrà provare che nel giorno ed ora in cui si pretende commessa la contravvenzione Ella si trovava in altra città, la sua assoluzione sarà sicura.

MANOMISSIONE DEL CONTRASSEGNO.

Sig. Bartezaghi, Ronceda, Restelli, Vignali. — Vedano quanto è stato scritto nelle *Riviste* di questo anno, pag. 98, 173 e 228. Il distacco della linguetta del contrassegno, quando sia accidentale ed ancora ignorato dal velocipedista, *non può* dare sussistenza alla contravvenzione. Ed, evidentemente, tanto meno lo potrà qualora il pezzetto staccato non contenga nè in tutto nè in parte il marchio stato impresso sulla linguetta dall'ufficio metrico.

CERTIFICATO DI DENUNCIA SENZA SPESA, NÈ TASSA, NÈ DEPOSITO.

Sig. Olgiati, sig. Galli. — Vedano la *Rivista* del dicembre 1904, pag. 434, nonchè le precedenti. Dall'art. 6 della legge 22 luglio 1897, n. 318, si deduce chiaramente che il certificato di denunzia deve essere rilasciato senza alcuna spesa, e senza deposito.

Contro il rifiuto del Sindaco a rilasciare il certificato (senza spesa, nè tassa, nè deposito) potranno interporre ricorso alla Giunta Provinciale Amministrativa in base all'art. 152 della legge comunale e provinciale, testo unico 4 maggio 1898, n. 164.

AVVERTENZA.

Il vaglia postale da unirsi alla domanda per ottenere la licenza di circolazione o il certificato di idoneità a condurre veicoli semoventi, deve essere intestato al *Tesoriere Provinciale* (della Provincia in cui avrà luogo l'esame) e non al Tesoriere della Provincia.

In questo senso appunto devono intendersi le note fatte dal T. C. I. in appendice all'opuscolo contenente il nuovo regolamento e decreto 8 gennaio 1905 e nell'*Annuario dell'Automobilismo 1905*. E ciò per la ragione che non sempre l'ufficio di tesoriere della provincia è adempiuto dallo stesso ricevitore o tesoriere provinciale. Tengasi ciò presente onde evitare ritardi e disguidi.

IL CAPO CONSULENTE LEGALE
AVV. BERNARDO GARBATI.

DOGANE ITALIANE. - AVVERTENZA IMPORTANTE.

A compimento di quanto si disse nella *Rivista* del decorso agosto, trascriviamo qui gli articoli della nuova legge che riguardano il dazio gravante sulle automobili entranti nel regno.

(Dal numero 334 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno).

LEGGE 6 LUGLIO 1905.

Art. 1 — Nella tariffa generale dei dazi doganali sono introdotte le modificazioni indicate nell'annessa tabella che forma parte integrante della presente legge.

Art. 2. — *Omissis* . . . .

Modificazioni alla tariffa generale dei dazi doganali.

Numero della tariffa	Denominazioni delle merci	Unità	Dazio di entrata
182 bis	Vetture da strada comuni		
	Automobili del peso:		
	1° di Kg. 500 o meno .	ciascuna	L. 200
	2° di più di 500 fino a 1000 Kg.	idem	» 400
	3° di più di 1000 Kg.	idem	» 600

Omissis . . . .

La determinazione dell'ammontare dei diritti di dogana viene fatta dagli uffici di frontiera provvisti di ponti a bilico atti all'accertamento del peso delle vetture. E siccome presentemente molti uffici ne sono ancora privi, così l'automobilista correrebbe frequente rischio di dover ritornare indietro per passare da altra parte, con evidente perdita di tempo e peggio. Ad ovviare questo inconveniente gli automobilisti che importano la loro macchina temporaneamente nel Regno, dovranno trascriverne con esattezza il peso sul trittico rilasciato dal T. C. I.

Quelli altri che non volessero o non potessero usufruire del nostro trittico, dovranno portare con sè un documento autentico che comprovi il peso della macchina.

DOGANE ESTERE. - AVVERTENZA IMPORTANTE PER LE MOTOCICLETTE.

Il Ministro delle Finanze e dei Lavori Pubblici del Belgio ha esteso alle motociclette le stesse facilitazioni già accordate ai velocipedi per l'entrata nel territorio belga.

Sulla semplice esibizione quindi della tessera del T. C. I. (purchè munita della fotografia del titolare col timbro a secco del T. C. I., dei dati della macchina e delle firme, ecc.) potranno i soci del T. C. I. importare la loro motocicletta nel Belgio; sempreché però si tratti di macchine d'uso e non siano completamente nuove. Obbligo morale della riesportazione. Riservato sempre alle dogane belghe di esigere il compimento delle formalità doganali qualora sospettino la frode.

Di ciò veniva dato gentile comunicazione in questi giorni al nostro Direttore Generale sia dal confederato T. C. Belga, che dallo stesso Ministro delle Finanze e LL. PP. del Belgio.

Affiliamenti Alberghi.

ARONA — *Ristorante Caffè Italia* — pasti 0,80 - 2,50 - 3,50. Ristorante con lista coi prezzi. Sconto 10 per cento. Rimessa per automobili.
AURONZO — *Alb. delle Grazie*, cat. *C* — cam. I p. 2, II p. 1,50; pasti 0,75 - 2 - 3,50. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 1, pensione 4. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.
CREMA — *Alb. Pozzo Nuovo*, cat. *C* — cam. verso strada 2, a due letti 3, interne 1,50. Prezzi netti di sconto; pasti 0,50 - 2,50 - 3,60. Ristorante senza lista con prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,50. Sconto 10 per cento sui prezzi di ristorante. Rimessa per 6 automobili.
GAVIRATE — *Alb. Sempione*, cat. *C* — cam. I p. 2, II p. 1,50, a due letti I p. 3, II p. 2,50; pasti 0,50 - 2 - 3. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 1. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automob.
ROVERETO (Trentino) — *Grand Hôtel Rovereto*, cat. *A* — cam. a piano nobile cor. 3, I p. 5, II p. 4, a due letti 5 - 8 - 6. pasti 1,25 - 4 - 5. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 2. Pensione 5 Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.
SAVONA. — *Ristorante della Stazione* (*R.*) — pasti 0,80 - 3 - 3,50. Sconto 10 per cento. Ristorante alla carta sconto 20 per cento.
SORRENTO — *Alb. Villa di Sorrento*, cat. *C* — cam. 2, pasti 1, 2,50 - 3. Ristorante con lista senza prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,50. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.
STRESA — *Alb. Savoia*, cat. *C* — cam. verso il lago I p. 2,50, II e III p. 2; a due letti I p. 4,50, II e III p. 3,50; interne 1,50, a 2 letti 2,50; pasti 1, 2,50, 3,50. Ristorante con lista coi prezzi. Per il personale di servizio cam. 1,25. Pensione completa da 3 giorni in più L. 7. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per automobili.
TIRANO — *Hôtel de la Gare*, cat. *B* — cam. I p. 2, II p. 1,50, pasti 1 - 2,50 - 3,25. Ristorante senza lista coi prezzi. Bagni 0,80. Per il personale di servizio cam. 1. Sconto 10 per cento sul conto totale. Rimessa per 3 automobili.
VERONA — *Ristorante International (già Margherita)* (*R*) — pasti 2,50 - 3,50. Sconto 10 per cento.

***

Avvertenze. PERUGIA — *Albergo Royal, Grande Bretagne et Poste.* Nella *Rivista* dell'agosto 1904 e nell'*Annuario* 1905 fu erroneamente pubblicato il prezzo delle camere in L. 1,50, prezzo che deve essere rettificato in L. 2,50.

***

ARONA — Nell'*Annuario 1905* è incorso un errore: Arona: *Albergo Ruffoni*, cat. *C.*, camera verso il lago a due letti L. 2 — leggasi invece: cam. verso il lago L. 1,50, interne L. 1.

Affiliamenti benzina.

Tredicesimo elenco.

342. MILLESIMO (Genova). — **Maghella Giovanni.** Drogheria. — Benzina: 695/700 L. 1,15 al chg. — Olio Touring: latte da chg. 0,500 L. 1 40. da chg. 2,500 L. 4,50. — Grasso Touring: latte da chg. 1,500 L. 2,90. — Carburo di calcio L. 0 45 al chg. — Orario feriale e festivo dalle 6 alle 22.

343 RAPOLANO (Siena). — **Pulselli Edoardo.** Apparecchi per Acetilene e Carburo di calcio, *via Provinciale.* — Benzina 670/680 L. 1,10 al chg. — Oleoblitz in latta da chg. 1 L. 2,50 (sciolto L. 1,20 al chg.). — Grasso Reinach in scatole da chg. 1 L. 2,50. — Carburo di calcio L. 0,45 al chg. — Orario feriale e festivo dalle 6 alle 20.

344. (*) SERRAVALLE SESIA (Novara). — **Re Giovanni.** Negoziante in ferramenta, colori e vernici, *corso Umberto, 44.* — Benzina: 670/680 L. 1 al chg. — Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,25 da chg. 1 L. 2,25. — Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. — Orario feriale e festivo dalle 6 alle 20.

(*) Gli affiliati preceduti dal segno (*) sono di seconda categoria, cioè tengono una scorta di benzina meno importante degli altri.

Modificazioni.

BUSSETO (Parma). — Muggia Angelo d'Ismaele, Coloniali, *via Maestra, 31.* — Cessa di essere affiliato per inibizione della Direzione delle ferrovie Parmensi essendo il magazzino del sig. Muggia, annesso alla stazione.

CASALBUTTANO (Cremona). — Lazzari Roberto, Drogheria, *via Felice Cavallotti, 2.* — Benzina: 695/700 il prezzo da L. 1,10 viene diminuito a L. 1 al chg.

LONGARONE (Belluno). — Ditta A. Capellari Bonato, Materiale elettrico, *via Nazionale.* — Benzina 695/700 ridotto il prezzo da L. 1,25 a L. 1,10 al chg.

MEDA (Milano). — Brusca Adolfo, Drogheria, *via Vittorio Emanuele* rimpetto al Municipio. — Cessa di essere affiliato perchè ritiratosi dal commercio. Si sta sostituendolo.

MONDOVI' (Cuneo). — Prato Virgilio, Automobili, Officina, *via Alessandria, 3.* — Il prezzo della benzina 695/700 è ridotto, per qualunque quantitativo di acquisto, a L. 1 al chg.

PARONA ALL'ADIGE (Verona). — Fagiuoli Luigi Farmacista, *via Chiesa.* — Il prezzo della benzina 695/700 da L. 1,05 è ridotto a L. 1 al chg.

SAMPIERDARENA (Genova). — Viacora e C., *via Vittorio Emanuele, 78.* — Droghieri. — Cessano di essere affiliati.

CONSOLATO

VENTOTTESIMO ELENCO CONSOLARE

pel biennio 1905-1906
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Alba . . . . Secco Perfetto.
Almese . . . . Costa geom. G. B.
Ambri Piotta . . . . . . Giovanelli Giusto.
Baldissero Torinese. . . . Valentino Tommaso.
Biella . . . . Gremmo Antonio.
Bologna. . . . . Frati Angelo.
» . . . . Rubini rag. Giacomo.
Busto Arsizio. . . . . . Crespi Legorin Roberto.
Cavaria. . . . . Curioni Ezio.
Fratta Polesine . . . . . Grigolo Luigi.
Gonzaga . . . . Zuelli Enrico.
Iseo . . . . Bonardi Ettore.
Maccagno Superiore . . . Pedroni Carlo.
Menaggio . . . . Crespi avv. Alfredo.
Mestre . . . . Pegoraro Agostino.
Mirandola . . . . Magnanini avv. Guido.
Mogliano Veneto. . . . . Capuzzo Giuseppe.
Pollenza . . . . Fiorentini Evaristo.
Pontevico . . . . Cassia dott. Antonio.
Ravenna . . . . Marcellini avv. Roberto.
Reggio Emilia . . . . . Corbelli Silvi Piero.
Rocchette di Sarnico . . . Suardo conte Giacomo.
Suzzara. . . . . Falavigna Antonio.
Virle Piemonte . . . . . Peyretti dott. Michelangelo.

SEZIONE MEDICA

VENTESIMONONO ELENCO MEDICI DEL T. C. I.

pel biennio 1905-1906
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Lenta . . . . Ferretti dott. Attilio.

FARMACISTI.

Albenga . . . . Farmacia di Pagliari dott. Cesare.
Cremona . . . . » Mola.

CONSULENTI LEGALI

NOMINA A CONSULENTI

pel biennio 1905-1906
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio.

Bari. . . . . Latilla avv. Giuseppe.
Missaglia . . . . Carugati avv. G. B.

Soci benemeriti.

Bossi Carlo, Albino — Bottesella Innocente, Iquique — Cambieri dott. Carlo, Trobaso — Golletti Josè, Asunçion — Guerrerio Luigi, Milano — Marrè Giuseppe, Iquique — Morfini cav. Francesco, Bari — Mistruzzi conte Riccardo, Ronchi — Ottonelli Ettore, Legnago — Parvis Egizio, Cairo — Ronconi dott. Euclide, Cremona — Regolo Balbo, Milano — Selvatico Franco, Milano — Vailati Giuseppe, Cremona — Valsecriati Isidoro, Mompiano — Zanotti Giovanni, Roccafranca.
TOTALE N. 1007.

Soci quinquennali.

Accame Vincenzo, Loano — Brioschi Alfredo, Milano — Cocito Enrico, S. Paulo (Brasile) — De Asarta conte Vittorio, Fraforeano — Golletti Josè L., Asunçion — Novara Aristide, Milano — Pastori Giovanni, Montevideo.
TOTALE N. 2194.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 agosto 1905

Soci vitalizi. (*)

CIVITAVECCHIA, Guglielmo Degli Uberti — **FIRENZE**, baron Grégorie Ungeru Sternberg — **GENOVA**, cav. Andrea Cortesi — **MILANO**, Vittorio Vismara; conte Emilio Turati; Corpo Sorveglianti Urbani; società New Club — **MONZA**, Ugo Bartesaghi — **NOVARA**, Marchese Rinaldo Tornielli — **SUZZARA**, Giacomo Zanoletti — **TORINO**, Emilio Wild; conte Emilio di Groppello — **VERONA**, ing. Ferruccio Farina.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA - *Andalengo.* — Ghione Felice.
Asti. — Paola Virginio.
Casalmonferrato. — Gherlone ing. Pietro.
Nizza Monferrato. — Secco Carlo.
Novi Ligure. — Peri Benedetto.
Ovada. — Giamberini Riccardo.
ANCONA - *Senigallia.* — Pasquini Ferruccio.
AQUILA - *Montereale.* — Baiocco avv. Andrea, Circi Antonio.
ASCOLI PICENO - *Porto S. Giorgio.* — Romagnoli Sillo.
AREZZO - *Terranova.* — Dini Mario.
AVELLINO - *Prata.* — Grilio dott. Nicola.
BARI. — De Bernardis cav. ing. Raffaele.
Corato. — d'Avella Antonio.
Spinazzola. — Di Ciommo Nicola.
BELLUNO - *Fortogna.* — Scarpa Silvio.
Longarone. — De Mas Carlo.
BERGAMO. — Gauttieri Antonio, Palvis Gaetano, Zanugg Adolfo.
Albino. — Briolini dott. Antonio.
Calolzio. — Valsecchi rag. Edoardo.
Caravaggio. — Banfi Angelo, Banfi Giuseppe, Martinenghi Giuseppe, Soresina Luigi.
Fiorano sul Serio. — Zweifel Paolo.
Isso. — Bietti Achille.
Ponte Mossa. — Carpani geom. Annibale.
Treviglio. — Messaggi Giuseppe.
BOLOGNA. — Alliata Carlo, Bortolotti Enrico, Carisch Alfonso, Franchini cav. Adolfo, Gubellini Cesare, Magiera Aldo, Pilati ing. Carlo, Tassinari dott. Silvio.
Borgo Panigale. — Querzoli Ruggero.
Lavino di Mezzo. — Mignani Antonio.
BRESCIA. — Ballerio rag. Giuseppe, Barba Giuseppe, Marazzi Cesare, Pasotti Alessandro, Savoldi Luigi.
Cellatica. — Bailoni Enrico.
Colle Beato. — Quaranta don Giovanni.
Gardone Riviera — Capettini Camillo.
Monticelli d'Oglio. — Pavesi Carlo.
Montichiari. — Cavicchioli Enrico.
Visano. — Marangoni Achille.
Verolanuova. — Girelli Giovanni.
CAGLIARI. — Spano Renato.
Fluminimaggiore. — Masala Luigi.
Iglesias. — Sorrentino Enea.
Lanusei. — Cordeddu Vincenzo, Mureddu Raffaele, Rossetti Carlo, Rossetti Giuseppe, Zorutti geom. Ettore.
Santulussurgiu. — Lorica Amsicora.
Sorgono. — Costa Antonio.
CASERTA. — Janutolo Vittorio, Vaccari Goffredo.
Piedimonte d'Alife. — Canzaneila Francesco.
CATANIA. — Paternò Torresi Antonino.
CATANZARO - *Cotrone.* — Ghezzi Giovanni, Lucente Raffaele.
CHIETI - *Palombaro.* — Di Giuseppe dott. Tito.
COMO. — Catelli rag. Angelo, Croppi Rino, Fratantonio Gaspare, Jannaschi Gustavo, Rescaldini Riccardo, Ronchi Arturo, Ronchi Giuseppe, Testoni Dante.
Carcano. — Alquati Santo.
Claino. — Ballerio don Guglielmo.
Lecco. — Rigoli Vittorio.
Locate Varesino. — Fagetti Flavio.
Malnate. — Società Ciclistica Malnatese.
Menaggio. — Meggiorini Giuseppe.
Oggiono. — CASTIGLIONE ANITA.
Paderno d'Adda. — Colombo Cesare.
Varese. — Parietti Carlo, Risso Giovanni.
Viggiù. — Uzielli Giulio Cesare.
CREMONA. — Agnoli prof. Galileo, Bacchelli cav. Augusto.
Crema. — Predari Tommaso, Rossi Giuseppe.
Motta Baluffi. — Storti Giovanni.
Pieve d'Olmi. — Bellini Antonio, Pagliari Alfredo.
Soncino. — Minazzi Carlo, Tonoletti Giovanni.
Torre Picenardi. — Ponzoni Aristide.
Villa Campagna — Bianchi Francesco.
CUNEO - *Alba.* — Levis Marcello, Zucchetti geom. Felice.
Fossano. — Ruggeri rag. Mariano.
Frabosa Sottana. — Trombetta Pietro.
Priola. — De Rossi Lorenzo.
Tenda. — Bandiera Augusto.
FERRARA. — Poggioli Corrado, Tumiati Mario, Viola rag. Antonio.
Copparo. — Merighi Ferdinando.
FIRENZE. — Adorni Pier Luigi, Bordoni dottor Tito, Coreili prof. Gaele, Dotti dottor Giannantonio, Luchini Eugenio, Mexboragh conte Giovanni Orazio, Maioli rag. Luigi, Mometti rag. Emilio Francesco, Parenti Mario, Pina Antonio, Poccianti Pasquale, Ruspoli don Camillo, Stori prof. Teodoro, Storti Dante, Taiùti Eugenio, Tarchi Guido.
Barberino di Mugello. — Berti Paolo G., Monzali Lorenzo.
Fucecchio. — Turchini dott. prof. Raffaele.
Galeata. — Chiadini Francesco.
Modigliana. — Viarani Gioachino.
Pistoia. — Beccarelli Raffaello, Nanni Arrigo.
Pracchia. — Vivarelli Remo.
Prato. — Augustin Lodovico, Guarducci Samuele, Tarducci dott. Armando.
Terra del Sole. — Rivalta Paganelli Orazio.
Vitchio. — Santoni Guidi Luigi.
FOGGIA. — Daneo Antonio, Mari Oreste
FORLÌ - *Cattolica.* — Fiorani Igilio, Giommi Terenzio, Verni Piero.
Civitella. — Zanchini Amaducci.
GENOVA. — Bisogno Enrico, Bossola Carlo, Canali Alberto, Canali cav. Edoardo, Canali Lionella, CANALI LYDIA, CANALI VILLAIN ELENA, Dodero rag. Ugo, Graffigna Giuseppe, Lobetti Badoni Riccardo, Magistri Roberto, Maine Giuseppe, Olcese Renzo, Perosio Angelo, Sanna dott. Attilio, Travi dott. Francesco, Zunino Lorenzo.
Alassio. — Alcardi Luigi.
Camogli. — Sturlese prof. cav. Piero.
Lavagna. — Chiappe Luigi.
Millesimo. — Maghella G. B.
Paraggi. — Bertola Michelangelo.
Recco. — De Gregori Edoardo, Vignolo Giovanni.
Sampierdarena. — Barabino Enrico.
Savona. — Boschetti Giuseppe, Cabutto Nicolò, Rusca Giulio, Vescovo Pietro.
Spezia. — Uccelli Nicodemo.
GIRGENTI - *Naro.* — Lopes Luigi.
GROSSETO. — Arreti Pietro, Erbacci Oreste, Forcelloni Ugo.
LECCE - *Taranto.* — Calabrese Francesco.
LIVORNO. — Rosolino Orlando, Salmon Angelo.
MANTOVA. — Millmer Giovanni, Morbari Carlo, Pinchetti Decio, Soliani dott. Giovanni.
Canicossa. — Bernardi Perini Massimo, Bernardi Perini Libero.
Casteldario. — Dalfrà Chiariuo.
Castiglione Stiv — Alberti dott. Vaifro, Bondoni avv. Giuseppe, Rossi dott. Giuseppe.
Cesole. — Lazzarini Carlo.
Guidizzolo. — Quiri Francesco.
Medole. — Coffani Carlo.
Poggio Rusco. — Caretta Catullo, Stancari Ulma.
Suzzara. — Portioli Sante.
Villapasquali. — Casara Guido.
MASSA CARRARA - *Bagnone.* — Pagnoni Stefano, Querini Guido.
MESSINA. — Cerio Giovanni, Mazzoni Renzo.
MILANO. — Agazzi Benedetto, Agazzi Emilio, Agazzi Giulio Cesare, Antoniolli avv. Anton Mario, Ardemagni Guido, Arrigoni Pietro, Assandri Emilio, Associazione pel Movimento Forestieri di S. Pellegrino, Azzimonti Carlo, Balzarotti F. E., Barbieri avv. Cosimo, Bardelli Andrea, Barduzzi avv. Leopoldo, Bassi Ugo, Bellingardi Domenico, Bellora Luigi, Bellotti Edoardo, Benedusi Emilio, Beretta Ercole, Bettinetti dott. Gaetano, Bianchi Aurelio, Boldorini Angelo, Bolis dott. Aldo, Bonomi rag. Giovanni, Botta Arturo, Botta Luigi, Branchi Enrico, Brigliadori Pietro, Busi Agilulfo, CALFUS LUCILLA, Campanini Alfredo, Cantoni ing. Luigi, Carpani Mario, Castelli Narciso, Castiglioni Giuseppe, Cavalleri Carlo, Ciscato Isidoro, Colombo rag. Angelo, Crespi Carlo, De Carlini march. G. B., De Lorenzi Pietro, Donnini Giovanni, Dual Placido, Elvezzi Vincenzo, Ferrario Carlo, Ferri Filiberto, Fraccari dott. Gerardo, Fumagalli Pietro, Furno dott. G. Flaminio, Galata Francesco, Galimberti Gino, Gerosa Luigi, Giommi Giovanni, Giudici Cesare, Guesneau Francesco, Krentzlin Ernesto, Lorenz Edoardo, Mariani Michele, Martini Francesco, Mauri Enrico, Mezzetti Enrico, Milani Felice, Molinari Felice, Monticelli Arturo, Nencini Alberto, Olcelli Calisto, Osio Umberto, Pagani Luciano, Pallavicini Alfredo, Pandolfini Franco, Parmigiani Luigi, Pellini Leonardo, Pessani Felice, Pini Piero, Pizzocheri ing. Bassano, Pogliani Tarcisio, Prata Filippo, Priamo Vittorio, Radaelli Giuseppe, Regalia Ferdinando, Reina Arturo, Richetti Silvio, Ricotti geom. Giov., Rognoni Aldo, Sali rag. Sebastiano, Salvotti Bartolomeo, Scalfi Aless., Scotti Antonio, Scotti Francesco, Sesti Giulio, Società generale di Esercizi con Automobili, Somma Giuseppe, Soroldoni Gustavo, Strazza

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'estero. — (**) *Art. 6 e 9:* I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'estero. — *Art. 12:* Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

Achille, Tadini Italo, Taussig Francesco, Tavazzani Luigi, Tocchetti Edoardo, TOCCHETTI ELENA, Todeschini Enrico, Tremolada Silvio, Valvassori Peroni avv. Luigi, Verani Giovanni, Verazzi Romeo, Vidale Antenore, Villani march. Carlo, Zetti Giovanni.
Abbiategrasso. — Ponti Manlio, Rossi rag. Vittorino.
Affori. — Rizzi Virgilio.
Carpiano. — Valvassori Peroni Serena.
Cassano Magnago. — Besnati Carlo.
Castellanza. — Menaboni Luigi.
Chiaravalle Milanese. — Lovati Virginio.
Crescenzago. — Magri Benedetto.
Gaggiano. — Belloni Agostino.
Gallarate. — Pench Pietro, Società Ginnastica.
Gorla I. — Baruffaldi dott. Achille.
Greco. — Valenti Oreste.
Locate Triulzi. — DE VECCHI ADA.
Macherio. — Mariani Ercole.
Magenta. — Glaviano Nicolò.
Meda. — Beltrami Amilcare.
Monza. — Cattaneo Aldo, Sala Biagio.
Nova. — Musiari Giuseppe, Perduca Angelo.
Paderno Dugnano. — Cislaghi Oreste.
Precotto. — Gioia Luigi.
Saronno. — Tarchioni Paolo.
Sesto S. Giovanni. — Bravi Defendente, Colli Gino, Loglio Luigi, Mealli Giovanni.
Vaprio d'Adda. — BADELLINO CARLOTTA.
MODENA. — Alberti dott. Eugenio, Società Ginnastica e Scherma « La Fratellanza ».
Finale. — Barbieri Adalberto, Miari Ferdinando, Priani Cesare.
NAPOLI. — Colaneri Domenico, Fortuna Antonio, Franci-Guadagnoli Luigi, Gaetani conte Enrico, Orlando Giuseppe, Pasquale Alfonso, Piccenna ten. Ferdinando, Roberto Giovanni, Scotti dott. Francesco, Scarfoglio Edoardo, Serra di Gerace principe Giovanni.
Capri. — Di Giuseppe Carlo.
NOVARA. — Colli Antonio, Zabelli Cesare.
Aranco. — Parenti Enrico.
Baveno. — Ruffoni Guido.
Biella. — Maglioli Vittorio.
Calasca. — Gasparoni Luigi.
Cavaglià. — Pozzo Antonio.
Cerano. — Spada dott. Angelo.
Cerrione. — Saà Alessandro.
Cossato. — Faccio Giuseppe.
Lesa. — Diana Luigi.
Meina. — Tarrò Luigi.
Oropa. — Ramella Nelusco.
Quarona. — Gallarotti Carlo.
Serravalle Sesia. — Re Giovanni.
Sordevolo. — Orla Arturo.
Soriso. — Mongini Valentino.
Stresa. — Cattaneo Carlo, Grotteschi Luigi, Padulazzi Pietro, Rabaioli Giacomo, Tadini Angelo.
Trobaso. — Borella Francesco.
Varallo Sesia. — Farinone Augusto.
Vercelli. — LUCCA ADELAIDE.
PADOVA. — Facen Giuseppe, Faggin Oreste, Salvato Federico, Zenatti Albino.
PALERMO. — Fecarotta dott. Antonio.
MA · *Salsomaggiore.* — Bronner Ernesto.
PAVIA. — Truffi prof. dott. Mario.
Cassine Calderari. — Aguzzi Luigi.
Casteggio. — Baroni rag. More, Daglia ing. Piero.
Mede. — Preda Angelo.
Mortara. — Magenta dott. Battista.
Rosasco. — Barioni Giovanni.
Travacò Siccomario. — Sacchi Luigi.
Vigevano. — Nojelli Enrico, Sironi Rosolino.
PERUGIA · *Città di Castello.* — Croci Andrea, Pasqui march. G. M.
Magione. — Rinaldi geom. Benvenuto.
Norcia. — Bianconi Felice.
Pozzuolo. — Furiani Furio.
Trevi. — Natalucci Giuseppe.
Umbertide. — Belardi Luigi.
PESARO. — Giometti Arturo.
Cagli. — Mochi Lorenzo.
Fano. — Casadei Luigi Primo.
PIACENZA. — Rebora Andrea.
Fiorenzuola. — Wallimann Ottorino.
Monticelli d'Ongina. — Persico Achille.
PISA. — Benvenuti Paolo, Rosso Giacomo.
Campiglia. — Howart S West.
Lari. — Circolo Ciclistico.
Marina di Pisa. — Caprili Saffo.
S. Frediano a Settimo. — Soldani Antonio.
PORTO MAURIZIO · *Bordighera.* — Bulgheroni Luigi Silvio.
Olivetta S. Michele. — Manzocchi ing. Stefano.
Oneglia. — Colla ing. Adolfo, Porta Giuseppe, Strolla Giacomo.
S. Remo. — Bellani Egisto, Gandolfi Giacomo, Panizzi cav. Nicolò.
Ventimiglia. — BRUNA MARIA.
RAVENNA · *Conselice.* — Barbieri Pietro.
Lugo. — Ricci Bartoloni Ettore.
S. Lorenzo. — Ricci Curbastro Lorenzo.
REGGIO CALABRIA · *Iatrinoli.* — Rigoli avv. Pietro.
REGGIO EMILIA. — Cocconcelli Alberto.
Villaminozzo. — Prampolini dott. Valentino.
ROMA. — Amati Alessandro, Antelli Amedeo, Badellino Tullio, Calabresi Paolo, Carini Giuseppe, Castiglia Salvatore, Fenoaltea Filippo, Gazzoli Gherardo, Mazzolani avv. Francesco, Moutelli Eugenio, Leonard Moorhead Thomas, Peroni Francesco, Raimondi rag. Nicola, Trouvè Cesare, Venerandi Augusto.
Anagni. — Giorgetti Adeodato.
Gradoli. — Migneco dott. Mario Emilio.
Tivoli. — Iovino Francesco.
ROVIGO. — Dall'Ara Giovanni, Società Ciclistica Rodigina « Iuventus ».
Cavanella di Po. — HAINAUT BERTA.
SALERNO · *Cava de' Tirreni.* — Salsano Tommaso fu Francesco.
Eboli. — Adinolfi Torquato.
SASSARI. — De Bernardi avv. Anchise, Pili geom. Dante, Righi dott. Erminio, Satta geom. Giuseppe.
SIENA. — Stiatti dott. Carlo, Terzaghi barone Alessandro, Turchi Giovanni.
Radicofani. — Bologna Luigi.
SONDRIO · *Mazzo.* — Lazzarini Agostino.
TERAMO · *Penne.* — Castiglione Nicola, Cutilli Francesco, de Sterlick Aliprandi marchese Adolfo.
TORINO. — Antilli Cesare, Aprile Enrico, Bando Mario, Barbavara di Gravellona, conte Francesco, Berardo Enrico, Bertolino Luigi, Bronzini ing. Edoardo, Caniparoli ing. Enrico, Casoletti Umberto, Caviglione Camillo, Cugnolio Paolo, Cybo Ottone march. Riccardo, Dagasso dott Bernardo, Dettoni Ignazio, Falco cav. G. B., Falco Riccardo, Feroldi Enrico, Gabutti Corrado, Ghione Cesare Lorenzo, Gianotti Natale, Laderchi G. B., Lassa Angelo, Legnazzi, rag. Attilio Mario, Luzzi Mario Fernando, Marsan Agnone Annibale, Martinengo avv. Giuseppe, Massara avv Gabriele, Micheletta Michele, Moglia Giovanni, Perciva] dott. Alberto Luigi, Parmigiani Enrico, Prosperi Camillo, Quest Cesare, Raggi Antonio, Rossi Alberto, Rossi rag. Mario, Savoia Umberto, Seminati Giuseppe, Solaroli Carlo, Strada ing. Ernesto, Strada Eugenio, Villa Ernesto, Zanone Pierino.
Borgone. — COZIO ROSA.
Bousson. — Berand Mario.
Condove. — Richard Camillo.
Ivrea. — Cantore Ferdinando.
Leyni. — Cravanzola Mario.
Pinerolo. — Bianco G. B., Gullino Luigi.
TREVISO. — Sandri Tonino.
Conegliano. — Pol Pietro.
Crocetta. — De Berthold Alessandro.
Fadalto di Vittorio. — Collarin Antonio.
Selva di Volpago. — Valliera Antonio.
UDINE · *Cividale.* — De Paciani nob. Pietro, Sandrini Giuseppe.
Comeglians. — Raber Cirillo.
Cordenons. — De Piero Luigi.
UDINE · *Fagagna.* Aguggiaro Giuseppe, Pesante Gino.
Spilimbergo. — La Rocca avv. Pasquale.
Tarcento. — Ceschia Ferdinando.
Tolmezzo. — Menchini Ferruccio.
Vicinale di Pasiano. — Gozzi Alvise.
Villa Santina. — Venier Ugo.
VENEZIA. — Dolcetti Mino, Hellmann Hermann, Macerata Giovanni, Torres Pietro.
Mestre. — Matter Camillo.
VERONA. — Andolfi Giovanni, Bassano Ferdinando, Comaschi Enrico, Dalla Biasia dott. Renzo.
Cerea. — Gianfranceschi Aledy.
VICENZA. — Rossetti Francesco.
Nanto. — Tescari Giovanni.
COLONIA ERITREA · *Agordat.* — Garavaglia Ambrogio C., Paoletti Amelio.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA · *Capodistria.* — Marsich Carlo.
Farra. — Hanska Gil.
Gorizia. — Scweiger Francesco.
Trieste. — Giaschi Antonio, Maranzana Giovanni, Marcon Giovanni, Osvaldella Eugenio, Poli Pietro, Redovnicovich Francesco.

Trentino.

Rovereto. — Fuchs Giovanni.

Francia.

Lille. — Descamps Reenè.
Marsiglia. — Rodriguez Georges Amedée.
Parigi. — de Zuylen de Nyevelz baronessa HÉLÈNE, Guillemon S.

Germania.

Dresda. — Amaglio Mario.

Inghilterra.

Londra. — Norman Henry.

Portogallo.

Villa Nova de Gaya. — Mariani Annibale.

Svizzera.

CANTON TICINO · *Locarno.* — Cavetta Giovanni.
Lugano — Solari Augusto.
VALLESE · *Naters.* — Giacoletto Giovanni.
CANTON DI ZURIGO · *Zurigo.* — Nicoletti Achille, Borgnini Santi Giuseppe.
ENGADINA · *Le Prese di Poschiavo.* — Testini Cesare.

Africa.

Cairo. — Falco Amedeo.

Nord America.

SAN FRANCISCO (*California*). — Gamboni Ellita, Gamboni Vincenzo, Raggio Gerolamo, Sarno Ferdinando.

Sud America.

BUENOS AYRES (*Repubbl. Argentina*). — Manini M. Luciano Parma Natalio.
IQUIQUE (*Chili*). — Albertoni Nicolò, Arata Biagio, Bagioli Pompeo, Bernardi Oreste, Bontà Emilio, Bussolino Lorenzo, Canepa Emanuele, Castelli Andrea, Club Ciclista, Cosentino Nicola, Crovari Reinaldo, de Foscarini Andrea, Fanetti Cesare, Ferro Pilade, Grassinetti Pasquale, Gennari Alberto, Gnecco G. B, Grasso Carlo, Macchiavello Emanuele, Macchiavello Nicola, Marchese Luigi, Marchese Rodolfo, Mattei Severino, Mocci Domenico, Moffino Enrico, Parma Alessandro, Fidel Arata, Pescetto Federico, Priaroni Angelo, Rimassa Arturo, Rolla Gerolamo, Romussi Giorgio, Salvaterra Pietro, Sessarego Mario, Solari Giuseppe R., Soliman Umberto, Tassitro G. B, Tossicelli Attilio, Trabuccio Nino, Viola Francesco, Zanca Rosario, Zanelli Enrico.
MONTEVIDEO (*Uruguay*). — Pastori Giovanni.

Asia Minore.

Smirne. — Charikiopaulo Alfred.

Asia.

BANGKOK (*Siam*). — Pozzi rag. Tito.

Soci annuali al 31 luglio 1905 . .		N. 47 910
» » inscritti dal 1° al 31 agosto 1905		» 632
Soci annuali al 31 agosto 1905 . . .		N. 48 542
Soci vitalizi al 31 luglio 1905 N. 883		
» » inscritti dal 1° al 31 agosto 1905 . . .	» 13	» 896
Totale dei Soci al 31 agosto 1905		**N. 49 438**

Ufficio di redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Direttore della Rivista: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

23645 - CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
Via Francesco Guicciardini, 5.

ANNO XI. - N. 11 GRATIS AI SOCI DEL TOURING NOVEMBRE 1905.

-VI- ET-MENTE
RIVISTA MENSILE DEL TOURING C.I.
Sede Sociale, Via Monte Napoleone, 14
Telefono N. 18-50

PAGAMENTO DELLA QUOTA ANNUALE per il 1906

Si rammenta ai Soci che

entro il 15 gennaio

deve venire pagata la

quota per il 1906

che è di

L. 6

per i Soci abitanti nel Regno, di

L. 8

per i Soci all'estero.

***

Saremo molto grati a quei Soci che anticiperanno quanto più è possibile l'invio della quota, per rendere così più facili le registrazioni relative.

***

Appena ricevuta la quota, invieremo ai rispettivi Soci la **nuova tessera** portante il talloncino che la rende valida per il 1906, e che serve come ricevuta della quota.

***

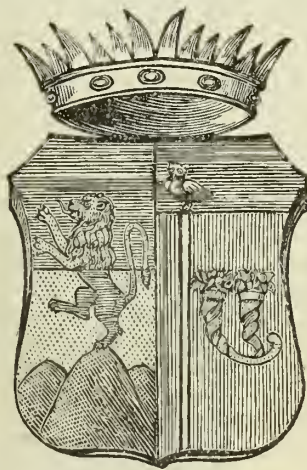
Si pregano vivamente i Soci di inviare la quota **con cartolina vaglia** e di indicare **sul talloncino** della medesima, e non altrove, il loro nome, cognome, indirizzo, e le parole - **per quota 1906** - ed il tutto ben chiaro e leggibile.

Soci a pagamento quinquennale.

I Soci che anticipano un quinquennio (L. 30, se nel Regno, L. 40 se all'estero), ricevono **gratuitamente** un distintivo in argento, riservato esclusivamente ad esso, e del tutto fuori commercio.

Inviare la cartolina vaglia al Touring Club Italiano, via Monte Napoleone, 14 - Milano.

Monteleone di Calabria

Numerose sono in Italia le località che si chiamano Monteleone. Il nome è bello, solenne, eroico; e molti lo vollero; ed abbiamo così Monteleone di Fermo nella provincia di Ascoli Piceno, Monteleone di Puglia in quella di Avellino, Monteleone di Spoleto in quella di Perugia, Monteleone d'Orvieto nella stessa provincia, Monteleone Pavese in quella di Pavia, Monteleone Rocca Doria in quella di Sassari, Monteleone Sabino ancora nella provincia di Perugia.

Stemma di Monteleone.

Di tutti il più noto è però Monteleone di Calabria, in provincia di Catanzaro; e se tale non era, senza dubbio tale divenne dopo il terremoto devastatore dell'8 settembre, che su Monteleone di Calabria, centro del disastro, richiamò l'attenzione dell'Italia, del mondo intero; e là perciò accorsero il Re, le alte autorità militari, là i ministri, gli alti funzionari, i membri dei Comitati di soccorso, i giornalisti, che s'incontrano ovunque ci sia da dare relazione di qualche grande fatto, si tratti d'una festa o d'un eccidio, d'una gioia o d'una sventura.

Monteleone divenne in questi giorni, provvisoriamente, disgraziatamente, capitale di tutta la Calabria; e non è la prima volta che questo le accade; chè ciò era già avvenuto sotto il regno di Gioachino Murat. Allora le due attuali provincie di Catanzaro e Reggio (dette allora Calabria Ulteriore) formavano una sola provincia. Di essa non poteva stare la capitale nè a Reggio (troppo eccentrica, e sempre sotto la minaccia dei cannoni della squadra inglese, ancorata a Messina), nè a Catanzaro (troppo vicina alla Sila, allora più che mai infestata di briganti). La piccola capitale della Calabria fu perciò allora Monteleone, che divenne anche il quartiere generale di Murat

Costume calabrese.

quando nel 1809 il Re prode aveva raccolto un esercito per respingere gli assalti dei Borbonici di Sicilia sostenuti dagli Inglesi, e nel 1810 e 1811 per assalire la Sicilia, spazzarla dai Borboni, unirla al suo regno. L'impresa era di esito sicuro; l'esercito era splendido; ma Napoleone costrinse il Murat ad abbandonare quella idea, e ad unire le sue schiere alle altre che vennero trascinate a perire nella fatale campagna di Russia. E' da quegli anni che datano molti degli edifici della città, giunta allora al più alto fastigio della sua potenza, sino a contare 20 000 abitanti, scesi poi precipitosamente ad 8000 al principio della ristorata dominazione borbonica. In quell'epoca il Murat dimorava di frequente a Monteleone; e nella casa del signor Diego di Francia marchese di Santa Caterina s'indicano ancora le camere che soleva abitare il Re sventurato, il quale, dopo la caduta e l'esilio, sbarcato a Pizzo, tendeva appunto a Monteleone, ove sapeva essere la parte più fida e numerosa dei suoi partigiani. Ciò era tanto vero, che anche i Borboni considerarono sempre Monteleone come centro del *muratismo*, cioè del *liberalismo;* e di questa colpa punirono i cittadini escludendoli da tutti i pubblici impieghi, mentre esentarono dalle tasse e coprirono di privilegi Pizzo, ove Re Gioachino era stato fatto prigioniero subito dopo il suo sbarco, e fucilato nel castello il 13 ottobre 1815. Da ciò ebbero origine fra Monteleone e Pizzo quell'avversione, antipatia, odio, di cui resta pur sempre qualche pallida ombra.

L'importanza militare di Monteleone fu riconosciuta anche nel 1860, quando, all'avanzarsi di Garibaldi, qui pose il suo quartiere generale il maresciallo Giambattista Vial, che aveva sotto di sè circa 20 000 uomini. Narra Raffaele De Cesare (*La fine di un regno*, II, p. 348) che il Vial non era mai stato al fuoco; era lettore appassionato di romanzi, suonatore di piano, ballerino discreto; proprio quello che occorreva per opporsi a Garibaldi! Si godeva pacificamente i pranzi di casa Gagliardi; e la sua noncuranza arrivò a tal punto che, se durante il pranzo o la conversazione gli veniva recapitato qualche dispaccio, senza aprirlo lo cacciava in tasca dicendo " poi se ne parla ,,. Per lui, Garibaldi era *Peppiniello;* ed un giorno a tavola egli chiese al marchese Enrico Gagliardi, suo ospite: " Questo posto lo destinate a Peppiniello? ,, — " Di certo — rispose il marchese — se voi l'abbandonate ,,.

E *Peppiniello* venne; i generali Melendez, Briganti, Gallotti si ritirarono davanti a lui; si ritirò Vial; si ritirò, furente e minaccioso, il Ghio; e Garibaldi, accompagnato da un solo aiutante di campo, partì da Mileto, corse a Monteleone, vi entrò fra le acclamazioni, salì in casa Gagliardi; e si indica ancora la finestra dalla quale egli parlò al popolo; ma quella finestra non è segnata colla più piccola lapide che ricordi ai posteri uno degli episodi più memorandi di quell'anno meraviglioso! Perchè?

Grande importanza ebbe nei tempi antichi Monteleone, che si chiamava *Ipponio* all'epoca greca, *Vibo Valentia* all'epoca romana; ed esisteva in epoca più remota ancora, come mostrano i cocci di maiolica nerastra pre-ellenica e le azze di pietra pulita che di frequente si scoprono nel pianoro presso la città. L'antica Ipponio fu nel 389 a. C. distrutta da Dionigi tiranno di Siracusa, che ne trasportò colà gli abitanti; fu ricostruita e ripopolata nel 379 a. C. dai Cartaginesi; fu nel nel 356 a. C. occupata dai Bruzi; e cadde infine con tutta la penisola, in potere di Roma, che vi condusse una colonia e la chiamò *Vibo Valentia*, che salì presto a grande splendore; tanto che Cicerone (il quale vi dimorò nel podere del suo amico Sica prima del suo esilio) la chiama " nobile ed illustre città municipale ,,, ed Appiano la mette " fra le più floride città d'Italia ,,. Aveva un porto assai importante, di cui resta qualche traccia fra Porto Salvo e Bivona, ad occidente dell'attuale Porto di Santa Venere.

Monteleone di Calabria - Via Francesco Fiorentino.

Monteleone di Calabria.

La pianura a mezzodì di Vibona, che è ora tutta un oliveto, era rinomata per la bellezza e varietà dei suoi fiori; ed i coloni greci ipponiesi affermavano che lì appunto Proserpina, mentre stava cogliendo fiori, fu rapita da Plutone; e traversando quel piano, che è tutto un idillio ellenico, non potevo non riandare colla mente lo splendido sonetto di Giuliano Cassani:

Die' un alto strido, gettò i fiori, e vôlta
All'improvvisa mano che la cinse,
Tutta in sè, per la tema onde fu côlta,
La siciliana vergine si strinse.

Il nero Dio la calda bocca involta
D'ispido pelo a ingordo bacio spinse,
E di stigia fuligin con la folta
Barba l'eburnea gota e il sen le tinse.

Ella, già in braccio al rapitor, puntello
Fea d'una mano al duro orribil mento,
Dell'altra agli occhi paurosi un velo.

Ma già il carro la porta; e intanto il cielo
Ferian d'un rumor cupo il rio flagello,
Le ferree ruote e il femminil lamento.

Si narra che a Proserpina fosse stato eretto su quel pianoro un grande tempio, che sarebbe quello stesso da cui nel secolo XI Ruggero conte di Sicilia tolse le colonne con cui ornò la cattedrale della sua diletta Mileto; colonne che giacciono in terra rovesciate e spezzate presso l'episcopio di quella città sino dal 1795 quando, toltele dalle rovine della Mileto antica, distrutta interamente dal terremoto del 1793, colà le fecero trasportare gli ufficiali francesi.

Fra Monteleone e Mileto, un po' fuori di strada verso occidente, sono il paesello di *Nao* (parola greca che significa *tempio*) e quello di *Jonadi* (che significa *il luogo delle violette*); e delle numerose violette che lì fioriscono gli abitanti non fanno risalire il merito a Proserpina, ma bensì a san Francesco di Paola, che, secondo la leggenda, dormì una notte, durante il suo viaggio in Sicilia, in una grotta in quei dintorni.

La *Vibo Valentia* dei Romani mai raggiunse l'estensione dall'*Ipponio* dei Greci; ma non occupò che una parte, la più alta, della sua superficie, sulla pendice nord-ovest del colle (m. 557) che è coronato dal castello. Verso quel lato, cioè verso il mare, il colle scende lene lene, mentre precipita a picco verso la valle del Mesima: ed alle falde del colle fanno da quel lato corona i paesi di Sant'Onofrio, Stefanaconi, Piscopio, Zammarò, ridotti, dal recente terremoto, a quattro mucchi di macerie fangose!

Il comune di Monteleone conta 13 481 abitanti, alcune migliaia dei quali sono nelle grosse frazioni di Longobardi, Triparni, Vena di Sotto, Vena Maglia, Vena di Sopra, pur esse tremendamente devastate dal terremoto.

Il capoluogo del comune, la cittadina di cui tanto si parla in questi giorni, è fabbricata in forma regolarissima, con vie che s'incrociano ad angolo retto, piane quelle che vanno da nord a sud, acclivi quelle che vanno da ovest ad est salendo dal piano al monte.

Delle prime, la via principale è il *Corso Umberto I* (già *Via Vibonese*), nella parte alta della città, con un bel viale verso nord, dominante il giardino pubblico (qui detto la *Villa*) ed il lontano mare; delle seconde è la lunga via che incrocia colla predetta, e che si compone di tre parti ben distinte la *Via dei Forgiari* (cioè dei fabbri ferrai), nella parte bassa, ove viene a finire la strada di Mileto; la *Strada Majo* nella parte media, sede dei mercati e delle fiere; la *Salita Ipponio* (in parte fatta a gradinoni) sopra il corso Umberto, sino ai piedi del castello.

Il terremoto dell'8 settembre infuriò specialmente nella *Via dei Forgiari*, molte delle cui case sono o dovranno venire demolite.

Pianta antica di Monteleone.

Chi viene dalla stazione entra però non per *Via dei Forgiari*, ma per la *Via Terravecchia inferiore* (nella parte più bassa della città, e parallela al *Corso Umberto I*), e sale quindi per la *Via Enrico Gagliardi* (già *Intendenza*), ove sono la Posta, il Telegrafo, il Municipio, il Tribunale. Per questa via, larga e molto erta, si arriva al predetto corso Umberto I, nel vero centro della città, ove sono, uno di fronte all'altro, i due palazzi del marchese Gagliardi, su uno dei quali si legge la seguente inscrizione:

AL MARCHESE ENRICO GAGLIARDI
SENATORE DEL REGNO
DI COSE EGREGIE SEMPRE CULTORE
AD ALTI UFFICI DEGNAMENTE PREPOSTO
MIRABILE NELLA MODESTIA
QUANTO NELL'OPEROSA CARITA' CIVILE
I MEMORI AMICI DELLA BANCA VIBONESE
QUESTO RICORDO POSERO
1820-1891.

Chi volesse notizie su questo uomo egregio, che fu

una vera personalità, veda gli opuscoli : *In memoria del marchese Enrico Gagliardi, senatore del regno* (Monteleone, Passofaro, 1895) e l'*Elogio funebre* dello stesso scritto dall'abate Ottavio Ortona (Napoli, Morano, 1893).

Il grandioso palazzo Gagliardi (cui ha sempre di fronte chi sale per la omonima via) fu cominciato nel 1879, e non è ancora finito. Esso conta 300 stanze, e dietro ad esso è un vastissimo giardino. E' disegno dell'ing. Luigi Salvati di Napoli; ed è fabbricato tutto di tufo vesuviano con scale di marmo. Nelle varie sale si notano molti buoni quadri, fra i quali numerosi ritratti di famiglia; e ricca è la biblioteca, specialmente di libri di storia e di musica.

Il nuovo palazzo Gagliardi (messo dal proprietario a disposizione in questi giorni del comando dei corpo d'armata) era stato compiuto nel 1879 (prima di cominciar l'altro e fu rifatto (pure su disegno dell'ingegner Salvati) dopo che un incendio quasi per intero lo incenerì il 20 agosto 1901, distruggendo in quella occasione qualche milione di gioie, un ricchissimo medagliere, ed altre cose rare e preziose.

Portatore d'acqua (acquarolo) - Monteleone.

Non mancano nella città altri notevoli palazzi, senza nulla però, almeno all'esterno, di artisticamente interessante.

Una visita merita quanto resta del castello. su nella parte alta della città, in vetta alla collina. Quanto in essa resta di utilizzabile — alcune camerate intorno ad un cortilone nel cui mezzo è una grande cisterna — è trasformato in caserma; il recente terremoto scosse le grosse mura e ne fece cadere qualche pezzo; ed offre ora qualche pericolo la salita sugli alti spalti, da cui si gode un grandioso panorama, sulle valli, sui piani, sul mare, e più giù sino allo Stromboli, sino all'Etna!

Resta ancora sul castello lo stemma dei Pignatelli (le tre *pignatte*), che si vede anche nelle chiese ed in altre parti della città. Ettore Pignatelli (i cui discendenti portano pur sempre il titolo di *duchi di Monteleone*) nel 1508 " con la forza, col tradimento e la mercè di falsi diplomi d'acquisto ,, come chiaramente dimostrò il dott. G. B. Marzano (*Una pagina della nostra storia municipale*, Monteleone, Ràho, 1900) s'impadronì del castello e del feudo di Monteleone, che i suoi discendenti tennero sino al 1806, cioè sino all'abolizione totale dei feudi per decreto di re Giuseppe Bonaparte.

Numerose sono in Monteleone le chiese; ma ben poche quelle che offrono qualche interesse.

La collegiata di Santa Maria Maggiore è un mediocre edificio del secolo XVIII, restaurato nel 1852, come indica la data sopra la porta maggiore. La facciata, barocca, è fiancheggiata da due bassi campanili; e sul fianco della chiesa sono murate alcune antiche lapidi sepolcrali, fra le quali una colla data del 1300. L'interno è a croce latina, con una grande navata e quattro cappelle. L'altare nel braccio a sinistra della crociera è tutto di marmo di varî colori verde di Calabria, rosso di Francia, alabastro, ecc.) ed è adorno di tre bellissime statue di Antonello Gagini (1478-1536), il migliore della numerosa dinastia dei Gagini, sorta a Bissone sul lago di Lugano, trapiantatasi nella Liguria, e diramatasi poi principalmente in Sicilia, dove appunto nacque Antonello. Le tre statue rappresentano Maria col bambino; alla destra di essa san Giovanni Battista; alla sinistra santa Maria Maddalena, sostenuta da due angioletti, e con due altri sulle spalle. I basamenti delle statue hanno bassorilievi, con storie di martirio e di preghiera. Le statue dell'altare nel braccio a destra della crociera sono dei nipoti del Gagini; e sull'altar maggiore è una bella statua della Madonna della Neve, capolavoro di Gerolamo di Santa Croce, scultore napoletano, morto giovane nel 1537.

La facciata della chiesa di Santa Maria del Soccorso ha tale purezza di linee da meritare di essere attribuita a Baldassare Peruzzi; la chiesa di Santa Maria la Nova ha un portale notevole, formato forse con architrave del secolo XV sovrapposto a stipiti romani e nella chiesa di San Michele dichiarata monumento nazionale, ma tuttavia poco rispettata dal terremoto) sono da notarsi alcune colonne rabescate della fine de secolo XVI una cappella interna a volta che ricorda l'architettura romana, ed un tozzo campanile, più largo della facciata della chiesa, e non inelegante. La parte posteriore della chiesa è del 1695

Degna d'una visita è pure la chiesa di Santa Maria degli Angioli, già della Congregazione di Nobili, ora aggregata al Collegio Filangeri. La consacrò, come ricorda una lapide, nel 1682 *Octavius Paravicinus*, patrizio milanese, vescovo di Mileto. Sono in essa due Madonne di Luca Giordano (1632-1704), il famoso, ferace e forte improvvisatore, il *Luca fa presto;* e *presto* dipinse egli anche queste due madonne, una in un giorno, l'altra in una notte, come vuole la leggenda! I due quadri portano la gloriosa firma *Jordanus*. Nella sacrestia sono armadi di legno con intagli, col nome di *Frater Didacus a Monteleone*, e colle date 1653 e 1666. Dietro l'altar maggiore è il venerato *Cristo degli Angioli*. Il Redentore nudo, piagato, scolpito in legno (policromato con un realismo spaventoso, siede sulla tomba, dalla quale, da molti zampilli simili a quelli di una fontana, scorre il sangue; e intorno intorno sono molte statue di angeli. Questo Cristo è assai venerato; e nei venerdì di marzo la chiesa è meta di numerosi pellegrinaggi. Si narra che gli abitanti di Pizzo, dopo la cattura e fucilazione di Murat, chiesero a re Ferdinando, fra le altre grazie, anche quella di trasportare questo Cristo a Pizzo; ma la grazia non fu concessa.

Avanzi della torre del conte d'Apice.

Per dare un'idea meno incompleta di Monteleone, ci sarebbe da parlare di cento altre cose; dei suoi alberghi primitivi e poco puliti, e che devono fare lunghi e notevoli progressi prima di poter darsi il titolo di alberghi; delle preziose raccolte di antichità dei signori Capialbi e Cordopatri, delle quali dà ampie notizie Francesco Lenormant nel terzo volume della sua *Grande-Grèoe* (Paris, Lévy, 1884); di altre antichità, sulle quali riferisce Giam-

battista Marzaro nelle sue *Notizie degli scavi* (Palmi, Lopresti, 1887); dei resti delle mura greche; delle rovine romane, e di qualche resto medioevale, fra i quali ricorderò il misero avanzo della Torre del conte d'Apice, a cui s'appoggia una chiesuola eretta nel 1839; delle contadine coperte dalla pittoresca tovaglia bianca, che si muta in nera nei giorni di lutto; dei contadini di vecchio stampo che portano il lungo e caratteristico *barrettino* calabrese, che si cambia poi nel cappello a cencio detto *pastorella* quando il contadino s'ingentilisce; della sporcizia di quasi tutte le vie, sulle quali, dalle case, si butta tutto quello che non si può buttare nelle latrine... perchè queste non esistono; degli *acquaroli* che scendono giù nella valle, alla *Fontana di Ciaramida* a prendere l'acqua che trasportano su, in quattro barilotti da 20 litri ciascuno, sulla schiena d'un asinello, per venderla ad un soldo ogni due barilotti; del numero straordinario degli accattoni cenciosi e dei bambini abbandonati per le vie; dei pittoreschi mercati delle domeniche d'ottobre, nei quali si possono studiare i costumi dei contadini ed i prodotti del suolo; della netta divisione degli abitanti in tre classi distinte, *galantuomini, mastri, contadini;* e di cento altre cose di altra natura.

Ora che siamo stati a Monteleone, vediamo come ci si va, dopo percorsi, da Napoli in giù, lungo il mare, 360 chm.

Palazzo Gagliardi, Corso Umberto I - Monteleone.

Quando si viaggia nella Calabria non si deve credere di essere giunti, per esempio, a Monteleone quando si sente gridare *Stazione di Monteleone*! No; ciò significa semplicemente che si è giunti ad un punto partendo dal quale in circa due ore, percorrendo una strada di 11 chilometri e mezzo, si giunge a Monteleone; e vi si giunge salendo su per un erta via, in una così detta diligenza, che è una carrozzella sgangherata che non si sfascia per un miracolo, e che è trascinata da due o tre vecchi ronzini magri, affamati, pieni di guidaleschi, che stanno in piedi per una vecchia abitudine. La lunghezza della via, la lentezza del viaggio, sono però compensate dalla vaghezza del panorama; che la strada si va svolgendo sulla costa del monte, fra olivi e frutti, fra il verde variato, di faccia al mare azzurro. E su, e su; si passa Longobardi; si lascia a sinistra la strada che scende a Pizzo; e non si vede Monteleone che quando vi si è vicini, e si attraversano i viali di alti pioppi piantati ai tempi di Gioachino Murat, sia come luoghi di passeggio, e principalmente destinati a servire alle esercitazioni militari.

I paeselli intorno a Monteleone, fabbricati in gran parte con mattoni di fango disseccati al sole, ben poco offrivano d'interessante anche prima del terremoto.

E qui giunto mando un saluto alla città di Monteleone di Calabria, augurandomi di rivederla presto, senza tracce del recente disastro, più pulita nelle sue vie, più concorde negli animi dei suoi cittadini, più fidente nelle proprie risorse e nelle proprie forze, più arditamente avviata sulla strada del progresso.

OTTONE BRENTARI.

Le nostre incisioni

Panorama antico di Monteleone.

Il panorama antico di Monteleone, pubblicato a pag. 371, è riprodotto da quello pubblicato nell'opera *Hipponii seu Vibonis Valentiae, vel Montisleonis, Ausoniae civitatis accurata Historia, in tres libros divisa, auctore D. Josepho Bisogni de Gatti.* (Neapoli, MDCCX. Typis Felicis Mosca).

Lo stemma colle tre pignatte, in alto a sinistra, è quello della famiglia Pignatelli.

Panorama di Monteleone.

Riproduciamo, nelle due pagine di mezzo, il panorama di Monteleone, stendentesi ai piedi del colle, coronato dal castello.

Così si presenta la città a chi viene da sud, per la via che sale da Mileto, traverso boschi d'olivi.

Ringraziamo il signor Francesco Saverio Francica marchese di Panaya che ci ha favorito la relativa fotografia.

Vorremmo qui parlare anche di Mileto, e delle sue memorie, e della sua cattedrale, e delle sue colonne, ma sarà per un'altra volta.

Stemma di Monteleone.

Su tale argomento veggasi l'interessante lavoro del valente avv. G. B. Marzano, sull'arma della città di Monteleone di Calabria (*Giornale Araldico*, Pisa, 1876 - Anno IV, numeri 2 e 3), lavoro che fu pubblicato anche in opuscolo.

La città di Monteleone innalza per arma uno scudo, partito d'oro e di rosso, ed al terzo superiore spaccato d'azzurro: nel primo a tre monti di verde e sul monte più in alto un leone rampante, lampassato di rosso, di cui una metà d'azzurro nel campo d'oro, e l'altra dello stesso nel campo d'azzurro: nel secondo a due corna d'Amaltea d'oro colme di frutta dello stesso e ad un'asta d'argento, sostenente sull'estremità una civetta dello stesso nel campo d'azzurro: il tutto è sormontato da una corona reale antica.

Tali segni araldici compendiano, racchiudono ed illustrano i tre periodi della storia di Monteleone, cioè quello della Magna Grecia, il Romano, il Medioevale.

Il *Corno d'Amaltea* o *Corno dell'abbondanza* era l'emblema caratteristico dell'antica Ipponio. Narra la mitologia che Ercole, atterrato Acheloo che aveva preso la forma di toro, gli ruppe e tolse un corno; ed Acheloo, per ottenerlo di ritorno, offrì un corno della capra Amaltea ad Ercole, che lo accettò, lo riempì di frutta, e lo presentò a Giove. Il *Corno d'Amaltea* divenne allora simbolo della ricchezza ed abbondanza; Gelone, che regnò su Ipponio, chiamò *Corno d'Amaltea* una sua grandiosa villa presso la città; e la città d'Ipponio impresse nelle sue monete il *Corno d'Amaltea*, e quando sotto i Romani, cambiò il suo nome in quello doppio di Vibona Valentia, ne impresse due, conservati ora nello stemma di Monteleone.

La *Civetta* è simbolo della vittoria e l'*Asta* il simbolo della fortezza; e ricordano le prodezze degli Ipponiati, nella seconda guerra punica, in favore di Roma, che, a perenne memoria di quel valore, cambiarono nome alla città, e la chiamarono *Vibo Valentia*.

Non di rado però si trova lo stemma sormontato dalla corona ducale (che sarebbe quella dei Pignatelli), e con altri difetti, tutti notati dal diligente Marzano.

Il *Leone rampante* ricorda l'epoca romana. Il grande conte Ruggero Normanno, nel 1074 riedificò il castello e la città, distrutta e ridistrutta dai Saraceni; e la chiamò *Monteleone*, nome derivato dalla denominazione dei suoi segni araldici. I conti normanni avevano in antico per insegna tre monti: ma, acquistata la Sicilia, che ha tre promontorî, presero per insegna tre monti di verde con un leone sul medio più alto, per indicare che un principe normanno s'impadronì della Sicilia.

Nel secolo XV i Monteleonesi sormontarono lo scudo con una corona reale, per indicare che la loro patria dipendeva direttamente dell'autorità regia, come essi sempre sostennero contro le usurpazioni dei Pignatelli.

Altre incisioni.

Diamo a pag. 370 il ritratto caratteristico d'una bella donna calabrese, dai profondi occhi pensosi; la via Francesco Fiorentino la quale si stacca dalla piazza e va verso sud, quasi parallela al corso Umberto I; un altro panorama di Monteleone visto dalla campagna presso la città; ed alla pag. 372 riproduciamo un *acquarolo* con due asinelli carichi di barilotti d'acqua; e gli avanzi, assai poco interessanti del resto, della torre del conte d'Apice.

GITE E CONVEGNI

Convegno turistico nazionale a Macerata.

(17-18-19 settembre).

Riuscì egregiamente. sotto tutti i rapporti, il Convegno Nazionale del Touring a Macerata, svoltosi, con grande animazione, concorso, ordine, nei giorni 17-18-19 settembre; ed esso servì anche a chiamare altri numerosi visitatori alla interessante Mostra regionale marchigiana (alla quale anche il Touring partecipò con onore), e ad offrire ad essi l'occasione di ammirare, sotto l'aspetto agricolo, industriale ed artistico, le bellezze e ricchezze delle Marche.

S'era formato anche, per l'offerta di un vessillo, un Comitato di signore, composto delle signore: Bandini-Erizzo marchesa Adele, Buonaccorsi contessa Ada, Calzecchi Anna, Cantalamessa Gilda, Ciotti Maria, Conti contessa Ida, Magliani Emilia, Marcucci Eulalia, Mattei Simonetti contessa Elisa, Mazzini Clelia, Mignardi Ortensia, Pascali Ida, Pascucci Geltrude, Rasponi contessa Virginia, Rossi Egeziade, Stelluti-Scala contessa Caterina, Tommasini-Barbarossa contessa Giuseppina, Vassallo Luisa, Zorli contessa Rosina; e delle signorine: Calzecchi Ilda, Magliani Caterina, Marcucci Maria, Mazzini Flaminia, Mazzini Stella, Mignardi Maria, Mignardi Lina, Pascali Pina, Pascucci Delia, Pascucci Laura, Rasponi contessina Giulia, Rossi Emma.

March. Francesco Bourbon di Santa Maria.

Avv. cav. Ferr. Micciani.

Il Comitato d'onore era sotto la presidenza del comm. Federico Jonhson, direttore generale del T. C. I., ed erano stati chiamati a farne parte i signori: on. Antolisei Lamberto, comm. avv. Marino Bartolazi presidente della Deputazione provinciale, cav. uff. avv. Vittorio Bianchini, comm. Carlo Bacco, R. prefetto, avv. Milziade Cola, sindaco, Foscolo conte cav. Daulo, tenente colonnello comandante il Presidio di Macerata, comm. Marsili prof. avv. Servilio, presidente del Consorzio provinciale, Pannelli Giuseppe, conte Perozzi ing. Gustavo, presidente della esposizione, Picasso avv. Alessandro, cav. avv. Gualtiero Vallonica.

Il Comitato esecutivo era presieduto dal giovane e vivace marchese Francesco Bourbon del Monte Santa Maria; ne erano vice-presidenti l'avv. Mario Moschini-Antinori, l'avv. cav. Ferruccio Micciani e l'avv. Vincenzo Perogio, consoli del T. C. I.; e ne formavano parte i signori: conte Giuseppe Antonelli, Calzecchi prof. Raffaele, Cameli Giovanni, Cartechini Mario, Conti conte Riccardo, Mazzini avvocato Annibale, Franceschini tenente Viero, Gavarini Alfeo, Grimaldi avv. Luigi, Moschini Antinori dott. Alfredo, Moschini avv. Luigi, Pianesi avv. Giuseppe, Rangoni marchese Gherardo, Vallonica ing. Riccardo; segretario il signor Bianchini Guido e vice-segretario il pittore Mario Ellero.

Avv. Vincenzo Perogio.

Al convegno prese parte anche il direttore generale del Touring comm. Federico Johnson, accompagnato dal signor Achille Negri, console del Touring a Milano e dal direttore della nostra *Rivista*. Partito la sera del 15 da Milano in automobile, andò a pernottare alla repubblica di S. Marino; il 16 da S. Marino per Loreto e Recanati, andò a Macerata; il 17 restò a Macerata; il 18 da Macerata per Fabriano, Gubbio ed Assisi andò a Perugia; il 19 da Perugia, per Arezzo, Firenze, Passo dell'Abetone a Modena; il 20 mattina da Modena a Milano.

La sera del 16, ad incontrare il comm. Johnson, all'incrocio della strada da Recanati colla strada Regina, s'era recato, col suo automobile, l'avv. Ferruccio Micciani, console del Touring, col console avv. Vincenzo Perogio e coll'avv. Lorenzo Quadrani, vice-presidente dello Sporting Club *Helvia Recina*, il nome dell'antica città romana dalle cui rovine sorse Macerata; e, pure col suo automobile, il marchese Francesco Bourbon del Monte S. Maria, presidente del congresso, coi segretari Mario Ellero e Guido Bianchini, e col signor Alfeo Signorino, della Commissione sportiva. Più presso Macerata il comm. Johnson ebbe pure il gradito incontro di un gruppo di eleganti ciclisti dello Sporting Club.

Automobile del conte Gallo.

La sera del 16 i ricordati signori invitarono gentilmente a pranzo il comm. Johnson ed i suoi compagni; e la serata passò in allegri conversari i cui argomenti, come ognuno può immaginare, furono il Touring e il turismo.

La mattina seguente, le prime ore furono dedicate alla visita della città, che da chi la rivedeva dopo qualche

anno la trovava in grande progresso, ricca d'acqua, di luce, di pulizia, e colla sua bella loggia di piazza ritornata al pristino splendore.

Ad eccezione di sei ciclisti componenti la squadra della Giovane Roma, giunti a Macerata in bicicletta, dopo effettuate 20 ore di marcia continua, alle ore 20 del sabato 16, tutte le altre squadre, compreso il secondo gruppo di Roma recatosi il 16 ad Ancona, giunsero nella mattinata del 17, accolti alle porte della città da squadriglie di giovani ciclisti maceratesi, indossanti un elegante costume bianco con bracciali rossi e turchini, che le accompagnano allo Sferisterio ove si depositavano le macchine, e alla sede del Comitato, ove venivano consegnati gli eleganti distintivi e le tessere.

Gruppo di ciclisti.

Le squadre intervenute sono le seguenti: Giovane Roma, Roma; Audax, Ancona; Battaglione volontari ciclisti, Ancona; Veloce Club, Ancona; squadre di: Firenze, Pesaro, Ascoli Piceno, Porto S. Giorgio, Pedaso, Portocivitanova, Castel S. Pietro, Cosignano, Castignano, Pergola, Offida, Sassoferrato, Sanseverino Marche, San Benedetto del Tronto, Fano, Iesi, Chiaravalle, Pausola, Rieti, Loropiceno, Osimo.

Rappresentanze di Milano, di Bologna, di S. Maria Capua Vetere.

Erano pure intervenuti gli automobili del conte Muzio Gallo di Osimo, del signor De Santis di Ancona, del conte Trevisani di Fermo, del conte di Frassineto.

Erano pure presenti parecchi motociclisti fra i quali notiamo Panatta e Nucci di Roma, Sacconi di Ancona.

Alle ore 10 nel teatro Comunale, illuminato a giorno, ebbe luogo la consegna del vessillo delle signore allo Sporting Club Helvia Recina.

Sul palcoscenico erano le signore del Comitato e le autorità; altre signore nei palchi; nella platea i ciclisti coi loro vivaci ed eleganti costumi sportivi.

Quando viene portato sul palco l'elegante vessillo, scoppiano vivi applausi.

Parlò primo l'assessore avv. Carlo Giuliotti, che portò, a nome della città, un fervido ringraziamento ed un cordiale saluto a tanta balda giovinezza accorsa da ogni parte d'Italia; al comm. Johnson che colla sua presenza rese più solenne la festa; ai volontari ciclisti nei quali vede l'anima vigile della patria.

A nome del Comitato delle signore parlò, commossa, la signora Maria Ciotti, con parole assai gentili, augurando che sotto quel vessillo possano radunarsi tutti i forti giovani ciclisti di Macerata, e terminando con un delicato accenno alle sventure cagionate dal terremoto della Calabria.

Parlarono pure l'avv. Quadranni per l'Helvia Recina, l'avv. Micciani per il Touring, ed il signor Verzicchi, console del Touring a Roma; e tutti furono vivamente applauditi.

Fu quindi servito, nella sala verde, a tutti i presenti un *vermouth* d'onore.

Alle ore 13, al Politeama Marchetti, ebbe luogo il banchetto sociale. La triplice loggia chiusa da ringhiere, gli ampi finestroni dai quali piove la luce, dànno all'ambiente un aspetto gaio e vivace; e l'allegria dei commensali era resa ancor più alta dal fatto che, scarseggiando i camerieri, accorrevano cortesemente ed allegramente di quando in quando in loro soccorso i membri del Comitato... e persino il presidente.

Parallela al palcoscenico, di fronte all'ingresso, era nella platea la tavola d'onore; e perpendicolari ad essa erano quattro altre lunghe tavole.

Sedevano alla tavola d'onore il marchese Francesco Bourbon del Monte Santa Maria, il comm. Johnson, il prof. Brentari, avv. Ferruccio Micciani console del T., dott. Guglielmo Berti console del T. a Bologna, dott. Natalucci C. T., marchese Gherardo Rangoni, principe Bandini (figlio), ten. Pino Franceschini Serra, Mario Ellero, avv. Vincenzo Perogio, C. T., avv. Mario Moschini presidente dell'Helvia Recina, on. Alberto Antolisei, Francesco Leardi console del T. a Sparanise, Negri console del T. a Milano, dott. Moschini Alfredo, avvocato Moschini Luigi, Cameli Giovanni, il signor Raffaele Gandolfi, direttore dell'Esposizione, ed altri molti.

Alla frutta l'avv. Micciani brindò a Johnson, al Touring al suo avvenire, augurando che esso possa dare alla patria muscoli forti ed animi buoni.; al connubio della bicicletta col fucile per la difesa della patria; al signor Gandolfi ed alla esposizione; a tutti i presenti.

Il comm. Johnson, salutato al suo alzarsi da un lungo applauso, ringrazia a nome del Touring per gli applausi a lui rivolti; ricorda L. V. Bertarelli, che diede la vita e l'impronta al Touring colle sue pubblicazioni, e ricorda i suoi collaboratori. Ringrazia delle cortesie usategli, e s'augura di vedere raccolti a Milano, per la esposizione, tutti i 50 000 soci del Touring. Manda a nome del Touring un fraterno saluto alla Calabria, colpita in questi giorni da tanta sventura, e si augura che tutti i soci concorrano ad alleviarla.

Parlarono quindi Moschini per il Club ciclistico Maceratese; l'on. Antolisei che innalzò un eloquente inno alla forza ed alla giovinezza per la salute della patria; ed altri ancora, tutti applauditi.

Gruppo di automobili.

Dopo il banchetto le varie squadre si unirono allo Sferisterio per la sfilata.

Apre il corteo la squadra della Giovane Roma, che cede il passo alla contessina Gallo di Osimo, una gentile ed avvenente neo-ciclista, da solo otto giorni pedalatrice, che supera a meraviglia, sempre in macchina, tutte le salite (e non sono poche) che s'incontrano lungo il percorso

La squadra della Giovane Roma eseguisce in marcia, ai segnali della cornetta, evoluzioni di plotone che riescono perfettamente, ad onta della difficoltà di transito, nelle vie affollate dal pubblico plaudente.

Seguono le squadre d'Ancona ordinatissime e quelle delle altre città.

Chiude splendidamente il corteo, di oltre 300 ciclisti, la squadra di Macerata e 6 automobili.

Il corteo percorre le principali vie della città ed entra nel recinto dell'esposizione, ove dopo due giri di pista ha luogo la premiazione.

Nel padiglione centrale è eretto il palco della presidenza nel quale prendono posto il presidente ed il segre-

Stand del Touring alla Esposizione di Macerata.

tario del Comitato, il comm. Johnson e le dame patronesse. Tra grandi applausi vengono consegnati al caposquadra del battaglione volontari d'Ancona lo stendardo e la medaglia d'oro, primo premio assegnato alla squadra più numerosa; e gli applausi si rinnovano alla consegna di tutti gli altri premî.

Tutti i ciclisti si sparsero quindi a visitare l'esposizione.

Alla sera, nei locali della esposizione, il comm. Johnson offrì un banchetto ai signori del Comitato.

Il giorno 18 si svolsero le corse ciclistiche e, nel recinto dell'esposizione, davanti ad un pubblico numeroso, si giuocò la *gymkana*.

Il giorno 19 si fece la gita alla *Rancia*, sulla quale località ecco quanto scrive il numero unico *Macerata Sport*, pubblicatosi per l'occasione:

" Il suo nome lo indica chiaramente poichè primitivamente esso era quello di *La Grancia*, termine che nella bassa latinità con molte varianti (*granica*, *grannia*, *grancia*) null'altro significava se non granaio, o magazzino di grano, e per estensione quello che ora si chiama fattoria o masseria. Le *grangie*, nel medio evo erano dipendenti dalle ricche e possenti abbadie, in generale da esse alquanto discoste, e site in mezzo alle terre di proprietà delle corporazioni di monaci che le avevano bonificate o che le avevano ricevute in dono o per eredità, e servivano a riporvi le derrate raccolte, o le decime che abbondanti vi si riservavano, e spesso anche erano come quelle famose di Perriéres (Calvados) di Provins, e della Abbadia di Vauclair, edifici monumentali e di artistico aspetto. S'ignora qual fosse la forma di questa, che è ora veramente gradita sosta del lieto convegno, cui accorre numerosa schiera di balda gioventù, ma dagli antichi documenti si conosce che essa era la masseria dei beni che possedevano i monaci di Santa Maria di Chiaravalle di Fiastra, l'antica abbadia, ora di proprietà del principe Giustiniani Bandini, che a pochi chilometri di distanza si eleva sulla strada che conduce ad Urbisaglia, come anche adesso forma parte e decoro di quella vasta tenuta.

" Probabilmente, come molte altre delle sue consorelle, come moltissimi molini, essa fin dalle sue origini fu fabbricata a mo' di fortilizio, saggia precauzione in tempi di facili sommosse, di ladresche scorrerie, ma la sua destinazione a rocca, quindi la forma che esternamente quasi intatta conserva, deve assegnarsi alla prima metà del secolo XV, poichè si legge nella *Regia Picena* del Campagnoni che la Rocca *passò nelle forze dei Maceratesi*, o per averla comperata nel 1443 da Antonio di Santi di Fidesmindo di Urbisaglia: ma non molto tempo fu proprietà dei Maceratesi, poichè troviamo in seguito che essa, insieme all'Abbadia di Fiastra, tornò a far parte dei monaci di Chiaravalle, poi dei Gesuiti che loro successero, alla cui soppressione, per ôpera di Napoleone, passò all' attuale proprietario.

" Non dunque intorno ad essa aleggiano fosche tradizioni di atroci leggende, il fiero suo aspetto fu per lunghi secoli inadeguato allo scopo cui — con breve intervallo — è ancora destinata. Ed essa, come i popoli felici, non avrebbe storia, se il suo nome non fosse legato ad una battaglia che in epoca, relativamente recente, ebbe grave influenza sui destini d'Italia.

" Fu appunto nei dintorni di questo castello che ebbe fine la potenza di Gioacchino Murat, il re di Napoli, con la battaglia nota sotto il nome di battaglia di Tolentino.

" Le sorti delle armi (a cui secondo anche il Colletta non fu estraneo il tradimento o pusillaminità dell'esercito napoletano) cominciarono a volgere disastrose pel Murat, e gli Austriaci a poco a poco riuscirono a scacciare l'esercito di re Gioacchino dalle sue eccellenti posizioni, cosicchè alla sera questo poteva dirsi in rotta completa. Murat, con i suoi decimati, dovette ritirarsi in Macerata, e di là rapidamente verso Fermo per tentare di riguadagnare il reame, dove infatti riuscì a penetrare, ma sempre inseguito dagli Austriaci, che il 26 maggio, a Casalanza, presso Capua, lo costrinsero a capitolare. Il resto è ben noto: dopo varie vicende, miseramente Murat, soldato eroico e generoso, il 13 ottobre 1815 veniva fucilato a Pizzo di Calabria.

" Ma la sua sorte, e quella del suo regno erano state decise dalla disfatta subita a Tolentino. „

Dalla Rancia i ciclisti passarono a Tolentino, di cui il predetto giornale scrive:

" Tolentino giace sulla riva sinistra del fiume Chieuti, dal quale per mezzo di un canale, trae la forza motrice per le sue industrie, che vanno sempre più aumentando.

" E' centro e scalo dei paesi della montagna; ha sede vescovile e cattedrale, che risalgono ai primi tempi del cristianesimo, e che le furono restituite nel 1585 da papa Sisto V.

" Esisteva prima dell'epoca romana e recenti importanti scavi di oggetti ed utensili lo provano: fu municipio e colonia romana: ebbe industri collegi di artefici. Distrutto nell'epoca barbarica, riebbe vita piuttosto rigogliosa verso il mille. Molti castelli e signorotti le si sottomisero; fra i primi sono importanti Sant'Angelo in Pontano (patria di San Nicola), Belforte, Colmurano e Urbisaglia. Durante il dominio del re Manfredi ebbe vicende con alterna sorte, per averne seguite le parti e per averlo fronteggiato. Nella metà circa del 1300 fu sede preferita dal celebre capitano di ventura Rodolfo Varano, che fabbricò nel suo territorio il famoso Castello della Rancia per mezzo di mastro Andrea da Como (1350).

" Divenne feudo della famiglia Varano e ne scosse il giogo appena Francesco Sforza s'insignorì della Marca. Ebbe a sostenere gloriosi assedi contro lo Sforza, il quale nel 1445, vinto da re di Aragona e da Niccolò Piccinino, fu costretto a restituirla al pontefice.

" Nel secolo XVI e XVII ebbe vicende che la brevità impedisce narrare. Quindi la sua storia si confuse con quella dello Stato pontificio, il quale veramente può dirsi che per due secoli non l'ebbe. Ma nel febbraio del 1797, calato a Tolentino il Bonaparte, a soli ventisette anni, con un esercito di quindici mila uomini che si accampò nei suoi pressi, impose al pontefice Pio VI la pace, notissima nella storia, con la denominazione del *Trattato di Tolentino* ,,.

Alle ore 15, a Tolentino, nel teatro Paolo Ferrari, ebbe luogo il banchetto. Alla frutta il conte Gentiloni saluta a nome di Tolentino i gitanti scusando il console del Touring assente per malattia. Il signor Camelli Giovanni saluta a nome di Macerata; il signor Carloni Carlo di Ancona saluta a nome dei battaglioni V. e A.; il signor Costa Saverio, a nome della Giovane Roma, ringrazia, sia il Comitato di Macerata, sia quello di Tolentino e si dice commosso per le gentili e squisite cortesie usate a tutti in generale gli intervenuti al convegno, augurandosi salutare e rivedere a Roma tutti gli amanti dello *sport* nell'occasione della IV Olimpiade che sarà tenuta in questa città. Il signor Azate Giacobelli di Macerata recita alcuni versi in dialetto marchigiano; i signori Senese e Lollobatista di Roma aggiungono alcune macchiette in napoletano.

Alle ore 17 si svolge il corteo in città con gettito di fiori. Molta animazione e grande entusiasmo.

Ritornato a Macerata, il corteo si sciolse; e così finì questo splendido convegno, che lascierà in tutti gli intervenuti il più lieto ricordo della squisita cortesia marchegiana.

***

giornale *L'Unione* di Macerata così parlò dello *stand* del Touring a quella esposizione:

" Una delle migliori attrattive, che solleva l'ammirazione dei numerosi visitatori della nostra esposizione, è costituita dallo *stand* del Touring Club Italiano, che sotto la cura assidua del console avv. Vincenzo Perogio, venne allestito nell'interno del padiglione dello *sport*.

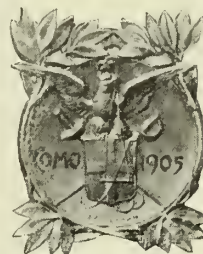
" Non una esposizione rigida di oggetti diversi, non una semplice mostra su vetrine o scaffali, ma un magnifico, aristocratico salone riccamente addobbato, bellamente adorno di affreschi e di fiori, è il simpatico ritrovo di tutti gli appassionati dello *sport*, di tutti coloro che sono uniti in legame fraterno al Touring Club Italiano che vive della vita di 46 mila soci.

" Questa gigantesca associazione, volle mostrare anche a noi i prodigiosi progressi della sua esistenza, e seppe farci apprezzare i suoi passi da gigante compiuti in soli dieci anni di vita.

" Facciamo plauso alla Direzione del Touring Club Italiano per questa sua partecipazione alla nostra Mostra, e ci auguriamo che tale manifestazione abbia a sortire un benefico effetto: di svegliare i dormienti, di scuotere i pigri e soprattutto di convertire i restii alla causa sportiva ,,.

I convegni di Como per le feste Lariane.

Due grandi convegni furono indetti a Como durante le recenti feste Lariane: uno di ginnastica promosso dalla fiorente società comense di ginnastica e scherma e l'altro ciclo-moto-automobilistico per iniziativa del locale consolato del Touring.

L'esito tanto dell'uno che dell'altro fu lietissimo. Al primo concorsero circa 300 ginnasti delle varie società italiane e svizzere, e la fotografia che noi riproduciamo mostra che affluenza di ginnasti e di spettatori vi fosse sul campo delle gare; le quali si svolsero rapidamente e senza inconvenienti, tanto che alle cinque del pomeriggio si potè tenere anche una grande accademia. Questa riuscì una nuova dimostrazione del meraviglioso progresso e perfezionamento che lo *sport* ginnastico sugli attrezzi va sempre più acquistando anche in Italia e si distinsero in modo singolare i signori Cavalli Oreste, della Labor di Seregno; Cibeo Mario e Bisio Gaetano, della Cristoforo Colombo di Genova; Cagnola Anacleto, della Forza e Coraggio di Milano, ecc.

All'accademia seguì la premiazione, terminata la quale, fra gli applausi di circa 2000 persone presenti, i ginnasti formarono un lungo corteo recandosi alla palestra della Comense, dove si sciolsero portando un evviva alla fiorente società che preparò loro una sì gaia, cordiale e simpatica festa.

Tutti gli iscritti ebbero, a ricordo, un artistico distintivo. L'altro convegno, quello ciclo-moto-automobilistico, fu meno favorito dal tempo, ma riuscì esso pure attraentissimo ed interessante. Ottocento circa furono i convenuti, e quarantanove le società, di cui trentotto con bandiera. Il corteo che si svolse alla mattina per le vie della città fu ammiratissimo ed ebbe i più vivi applausi del pubblico, che fece segno di speciale dimostrazione di simpatia i volontari ciclisti. Dopo la sfilata gli ottocento pedalatori lasciarono i cavalli d'acciaio in riposo, ed, or-

Sul campo ginnastico.

dinati in corteo pedestre, si recarono al Municipio dove venne loro offerto un *vermouth* d'onore.

Tanto poi la gita sul lago quanto il corso dei fiori riuscirono magnificamente. Durante la gita, per iniziativa del circolo *Bohèmiens*, si fece anche una colletta Pro-Calabria.

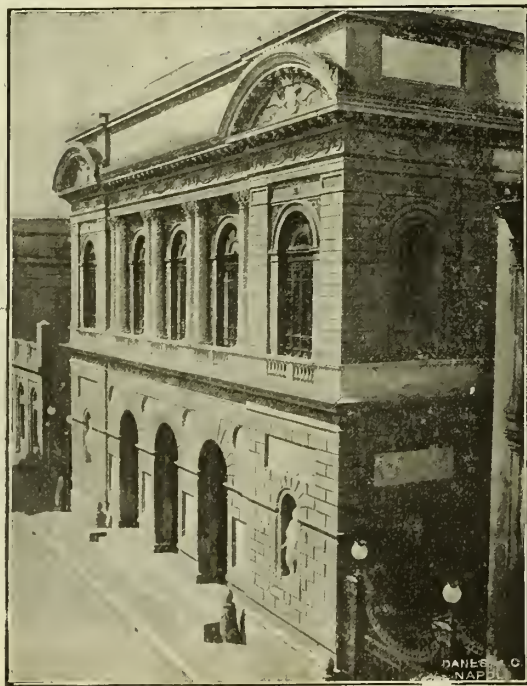
Animatissima è stata la battaglia floreale; specialmente in alcuni punti di via Milano, in tutta via Vittorio Emanuele e dal Municipio a piazza del Duomo si può dire che tutti i balconi vi presero parte: le signore e le signorine furono delle infaticabili lanciatrici. Ammirati specialmente per effetto artistico e per ricchezza di ornamento furono i balconi del dott. Cavalieri in corso Vitt. Em. e dalla famiglia Mantovani in via Cavour, ai quali appunto la giurìa assegnò il primo e il secondo premio; delle vetture il primo premio l'ebbe quella del cav. Erminio Bozzotti di Villa Tassera, Erba; degli automobili quello del signor Luigi Garrè, di Como; il signor Sereni Carlo, di Tavernola, riportò il primo premio fra i ciclisti infiorati.

Troppo spazio occorrerebbe per dare l'elenco dei premi e delle distinzioni assegnate dalla giurìa incaricata del convegno ciclistico; diremo solo che tutte le società intervenute si distinsero o per il numero dei partecipanti o per la lontananza della provenienza o per la ricchezza dell'equipaggiamento; ed a tutte la giurìa assegnò premi e ricordi speciali.

Anche il distintivo di questo convegno fu scelto con schietto gusto artistico; e noi lo riproduciamo alla pagina precedente unitamente a quello del convegno ginnastico.

Santa Maria Capua Vetere.

(1-2 ottobre 1905).

Santa Maria Capua Vetere, costruita sulle rovine dell'antica Capua, rappresenta il cuore della *Campania felice* per ricchezza di produzione del suolo, come per l'attività dei suoi abitanti è centro commerciale importantissimo.

Teatro.

Essa giace in una amena pianura che dalle colline del Tifata scende al Tirreno. Le fanno corona paesi e città popolose; al nord Formicola, Caiazzo, fino a Piedimonte d'Alife; all'est Caserta e Maddaloni con Marcianise; all'ovest Capua con molti altri paesi; al sud Aversa con i suoi trentasei casali.

La sua posizione così centrale e l'esser sede di tribunale, formano di essa non solo un centro commerciale, ma anche intellettivo della provincia.

E' popolata di circa 23 mila abitanti, ha strade larghe, pulite e ben selciate, bei palazzi e pubblici edifizi. Di antico non conserva che l'*Anfiteatro Campano*, discretamente tenuto, che fu scuola di gladiatori; l'*Arco Adriano* sull'antica via Appia e che ora è la strada che congiunge Capua a Santa Maria; *sepolcreto romano*, molto ben conservato, sulla via Colbaria-Caserta; la *Torre S. Crasmo* in cui nacque Roberto d'Angiò e ove attualmente è il Deposito cavalli stalloni; la *Cattedrale* antichissima e la *Chiesa S. Pietro* costruita ai principî dell'èra volgare, e poc'altri ruderi.

Sepolcreto romano.

Se pochi avanzi antichi si conservano in piedi, in paragone alla gloriosa potenza capuana, moltissime ricchezze si sono scavate nel suo sottosuolo. Vasi etruschi, monete e statue di gran valore si conservano nei Musei di Napoli e Capua.

Lo spazio mi vieta dilungare su tale argomento; ed aggiungo subito che questa terra fu avida sempre di libertà ed indipendenza, dal ribelle Spartaco ai rivoluzionari del 1799, 1820 e 1848, e su questa terra appunto fu combattuta e decisa l'unificazione politica d'Italia, il 1° ottobre 1860, con la vittoria di Garibaldi. Qui Garibaldi elesse il suo quartiere generale, in omaggio ai sentimenti liberali dei cittadini ed al grande appoggio che s'ebbe dalla Guardia Nazionale, e volle far dono al comune di quelle bandiere crivellate e lacere che avevano sventolato sul campo di battaglia.

A commemorare la leggendaria giornata il comune di Santa Maria, quarantacinque giorni dopo la battaglia, deliberò che sorgesse su queste zolle, intrise di tanto giovine sangue, un monumento che raccogliesse le ossa dei prodi caduti, ma, dopo mille vicissitudini e pratiche, il 26 ottobre 1903 fu finalmente messa la prima pietra del monumento con molta solennità, ed il 1° ottobre 1905 fu inau-

Monumento-ossario della battaglia del Volturno.

gurata l'opera che sorge imponente e maestosa sul prolungamento del corsa Garibaldi, in una piazza magnifica avente per sfondo le colline del Tifata.

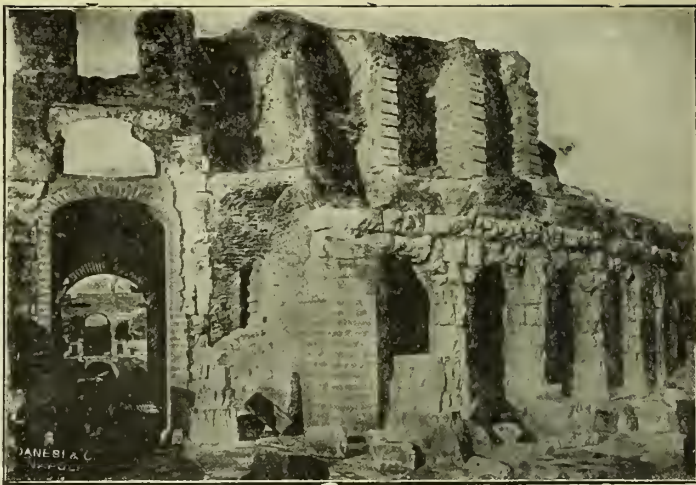
Con tale occasione lo Sporting-Club, in accordo col locale consolato del T. C, I., volle indire un convegno ciclo-automobilistico con attraente programma.

Molti ciclisti ed alcuni automobilisti intervennero, ed ancora più ne sarebbero venuti se la pioggia, caduta copiosa fino al giorno precedente, non avesse reso addirittura impraticabili le strade.

Ecco l'elenco delle squadre intervenute. Da Roma il T. C. I., col capoconsole on. Brunialti e console R. Guglielmetti; la società Forza e Coraggio, con fanfara ed il suo direttore Nino Ilari; il Routier rappresentato dal sig. De Angelis. Da Napoli l'Unione Velocipedistica Napoletana, numerosa; il Routier col caposezione Becker; i V. C. A. rappresentati dal signor Cipullo Igino, console dal T. C. I. Squadre da Caserta, Agnone, guidata da Di Lollo, Mondragone, Aversa, e rappresentanze da Casaluce, Maddaloni, Sparanise, Avezzano, Formia, Trapani, Pietramelara, Cassino, Frattamaggiore, Cornuda, Montefalco, ecc. V'erano i vessilli della Forza e Coraggio di Roma, del T. C. I. di Agnone e Napoli e quello dello Sporting-Club di Santa Maria.

Anfiteatro campano.

Le squadre intervenute si ebbero degno ricevimento alla sede dello Sporting, ove furono distribuiti rinfreschi e dato il bellissimo distintivo-ricordo del convegno.

A mezzogiorno formossi il corteo che mosse dalla stazione ferroviaria ove s'attesero le autorità politiche che giunsero da Roma col diretto delle 12,45, e cioè il Ministro della Guerra Pedotti, quale rappresentante del Re, i ministri Bianchi e Rava, le rappresentanze delle due Camere e molti senatori e deputati nonchè le autorità provinciali. I ciclisti alla testa del corteo, preceduti dalla fanfara della Forza e Coraggio e dagli automobili, si diressero, seguiti dalle associazioni garibaldine ed operaie con tutto il seguito, verso il luogo ove doveva farsi la cerimonia e fu ad essi concesso uno spazio riservato.

Municipio.

Nella giornata del 1° ottobre così si godette il programma dei festeggiamenti stabiliti dal comune.

Nel giorno successivo invece, quando doveva svolgersi il programma del convegno, Giove Pluvio aprì il cielo e l'acqua cadde abbondante. Di conseguenza non colazione coi cestini all'Anfiteatro — sibbene fu divorata egualmente nei locali dello Sporting-Club — non sfilata, ma, in compenso, il banchetto la sera riuscì solenne ed allegro nella gran sala del Teatro Garibaldi, appositamente trasformata e addobbata con pennoni e fiori. Il pranzo squisito e condito da buon appetito, la gaiezza dell'ambiente e la giovialità dei banchettanti numerosi contribuì a far dimenticare l'uggiosa pioggia della giornata.

Al levar delle mense brindarono il presidente dello Sporting-Club dott. De Mauro, il sindaco cavalier Lignori, il colonnello comandante il 9° Firenze cav. Bongiankino, l'on. Morelli, il console sig. Ettore Cipullo ed altri.

Brindisi, applausi ed urrà si frammischiarono a poesie *romanesche* col grazioso *Quo Vadis* declamate dall'autore poeta Nino Ilari.

***

I *clichés* di questo articolo ci vengono gentilmente prestati dalla spettabile ditta Umili e Quattrucci di Santa Maria Capua Vetere, che ha pubblicato un numero unico per illustrare l'inaugurazione del monumento-ossario. Questo è disegno del prof. Manfredo Manfredi, e fu eseguito dagli scultori E. Ximenes ed E. Mossuti.

Arco Adriano.

Un secondo convegno, o amici, fu risposto, si farà nel 1907 ed al quale tutti voi accorrete con altri compagni ancora, e Santa Maria sapra ricevervi!

Dopo il banchetto la comitiva si portò al Casino d' Unione nelle cui splendide sale si ebbe profumato ricevimento da parte del presidente e consiglio direttivo.

E. C.

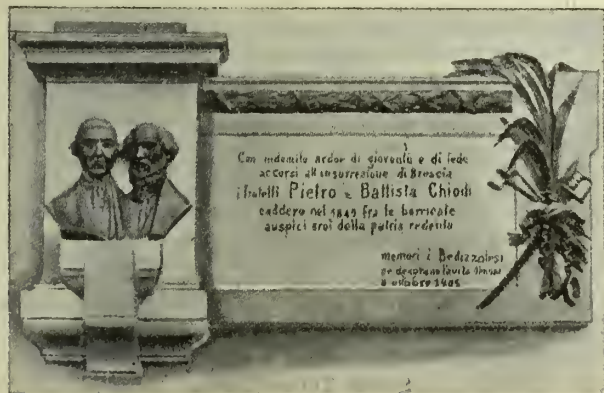
***

I *clichés* del monumento-ossario, edifici comunali, anfiteatro, visita del Re e gruppo bandiere sono stati gentilmente offerti dalla ditta Umili e Quattrucci di Santa Maria Capua Vetere che ha pubblicato un bellissimo numero unico *Santa Maria Capua Vetere ai caduti del 1° ottobre 1860*; costa cent. 40, in carta di lusso L. 1.

***

AOSTA. — Con esito felicissimo domenica 30 settembre si effettuò la fondazione del Routier Italiano in Aosta sul percorso Aosta-Chivasso, chm. 101 in ore 5.

I partenti in numero 5, signori: Ettore Molinar, Pietro Molinari Roberto Marguerettaz, Giuliano Marguerettaz, Angelo Negri arrivarono tutti nel tempo prescritto malgrado il cattivo stato delle strade sia Aosta ed Ivrea, ciò che fu causa di parecchi guasti alle gomme delle macchine dei concorrenti, arrecando non lievi perdite di tempo.

BEDIZZOLE (Brescia). — Il convegno ciclistico del giorno 8 ottobre è riuscito splendidamente. Era festa turistica e patriottica, inaugurandosi in tal giorno una lapide ai due fratelli Chiodi,

Lapide ai fratelli Chiodi.

morti combattendo alle barricate nella famosa decade bresciana del 49. Vi intervennero il capo console di Brescia avv. Mario Tarenzi, i consoli Cappellini e Fapanni e la maggior parte di consoli e associazioni ciclistiche della provincia. Furono rappresentate pure una nuova ma già florida società di Bergamo, l'Unione ciclistica bergamasca, con 18 soci; le due società veronesi di Castelnuovo e di Poiano Valpantena, e vari ciclisti milanesi.

Deposte le macchine nel magnifico palazzo Calini-Brognoli, le squadre, scortate dai soci della Polisportiva, venivan accompagnate in municipio, dove gentili signore e signorine profondevan con grazia e generosità liquori e rinfreschi.

" L'inaugurazione della lapide avvenne alla presenza del sindaco, prefetto di Brescia e di molte autorità civili e militari, e con discorso del deputato di Como. Un coro di 200 fanciulli e fanciulle delle scuole elementari, con magnifico effetto accompagnava la marcia reale suonata dalla musica sociale di Brescia.

Alle due avvenne la sfilata " omaggio alla lapide inaugurata ,, in perfetto ordine. Era guidata dall'automobile dell'avv. Tarenzi, che preparava la strada, e nessun incidente turbò il corteo, fatto segno ovunque ad applausi e getto di fiori. La festa si chiuse con una ricchissima fiera di beneficenza a beneficio dell'erigendo asilo infantile, anche essa ben riuscita.

Nel programma si adottò il sistema consigliato dalla Direzione generale di largheggiare nella ricchezza della targhetta individuale; targhetta bella ed artistica ed ancor ricercatissima dai non intervenuti, e in luogo di premi si accordarono medaglie grandi d'argento o dorate, come ricordo collettivo a quelle società che intervennero o in numero superiore a 10, o con fanfara, o signorine.

Dottor Emanuele Anselmi, console del T. e presidente del Comitato.

L'abolizione dei premi fu certo la causa che vennero eliminati i ciclisti avventizi e turbolenti che si aggregano alle società per raggiungere un bel numero di inscritti, e sono spesso sorgenti di diffide e discordie nell'assegnazione dei premi, causa di cattivo esito di molti convegni.

Bedizzole ricorderà perennemente la squisita gentilezza e signorilità di tutti i ciclisti intervenuti, che resero, bella, nobile la festa patriottica; indimenticabile il convegno.

CESENA (Forlì). — Il convegno ciclo-automobilistico riuscì bene, sebbene pochi fossero gli automobili intervenuti, mentre furono però in numero notevole i ciclisti.

Squadre di ciclisti giunsero da Ravenna, da Cesenatico (con fanfara), da S. Mauro, da S. Marino, da Mercatino Talamello, da Fano, da Fossombrone, ecc., ecc. Da Bologna venne la compagnia ciclistica del 5° bersaglieri. Tutte furono accolte festosamente dal Comitato e dalla popolazione.

Alle 11 venne offerto ai convenuti un *vermouth* d'onore in Municipio, e un vino d'onore venne loro offerto alle 15 nella sede del Comitato.

Alla sfilata assisteva gran folla che salutava gli ospiti graditi con applausi ed evviva. Parecchi balconi erano addobbati lungo il percorso, e da molti si gettavano fiori.

Applauditissime la squadra dei bersaglieri, e la fanfara di quella di Cesenatico, nonchè l'automobile del signor Clemente Ricci di Ostra Vetere, oggetto della generale ammirazione, splendidamente e con gusto finissimo ornata di fiori.

Compiuto il *defilé*, la giuria assegnava i premi.

DESIO (Milano). — Assai ben riuscito il convegno ciclistico del 1° ottobre scorso indetto dal locale consolato del Touring in unione al Comitato dell'esposizione agricola industriale; abbastanza numerose furono le squadre che accorsero all'invito. Interessantissima riuscì la visita alla mostra di didattica e previdenza e a quella agricola industriale, durante la quale vi fu l'inaugurazione di uno stendardo offerto da alcune signorine di Desio alla presidenza della novella Unione Sportiva; parlò prima la graziosa signorina Fanny Gavazzi, madrina dello stendardo, e poi il dott. Gaetano Citterio che a nome della presidenza ringraziò le signorine donatrici. Alle 15 ebbe luogo la sfilata per le vie del Borgo ed alle 17 la proclamazione dei premi nel recinto dell'Esposizione.

Presiedeva il Comitato il nostro console Alberto Marelli coadiuvato fra gli altri dall'instancabile signor Alessandro Andreoni segretario comunale e segretario generale del Comitato dell'Esposizione.

MIRANDOLA (Modena). — Esito migliore non avrebbe potuto avere il convegno ciclistico che si tenne a Mirandola alla fine del mese di settembre; oltre quattrocento furono gli ascritti, con quattro fanfare concorrenti alla gara; al convegno erano rappresentate le seguenti città e paesi: Bologna, Milano, Modena, Firenze, Pistoia, Torino, Genova, Lecco, Sondrio, Lucca, Ferrara, Parma, Sant'Agostino, Santa Maria Maddalena, Granarolo, Carpi, Sermide, Badia Polesine, Reggio Emilia, S. Felice, S. Prospero, Cavezzo, Concordia, Revere, Falconara Marittima, Nova, Villarotta, Chiavari ed altri paesi.

L'ordine con cui fu organizzato e venne svolto il convegno lasciò la più felice impressione in tutti i ciclisti accorsi; il comune, che si associò per rendere più solenne il lieto avvenimento, aveva fatto issare sulla torretta del palazzo municipale la grande bandiera ed offrì poi un ricchissimo vermouth, che diede occasione di dire belle ed opportune parole al sindaco, al capo console di Chiavari, signor E. A. Musto, al comm. Federico Johnson e ad altri parecchi.

Applauditi discorsi furono tenuti anche durante il banchetto, che riuscì molto animato.

SARONNO (Milano). — Favorito da uno splendido tempo, il giorno 8 ottobre vi fu in Saronno il grande convegno ciclistico, al quale parteciparono società sportive venute da ogni parte d'Italia e più di 500 ciclisti.

Erano presenti tutte le autorità civili e militari, tra le quali notammo l'on. Dell'Acqua, il sottoprefetto di Gallarate, avv. Scapinelli, il generale Marini, e molti altri dei quali sarebbe troppo lungo l'elenco.

Dopo la sfilata tutti i baldi ciclisti, tra i quali eranvi delle belle signorine, fecero una gita alla Casa dei Veterani in Turate. Colà si pronunciarono molti discorsi, e plauditissimi riuscirono quello del prof. Salina dei veterani stessi, dell'on. Dell'Acqua, dell'avv. Scapinelli, e da ultimo riscossero applausi prolungati le toccanti parole dell'egregio rag. Giorgio Renoldi, di Saronno.

Il benefico on. Dell'Acqua non volle smentire la sua filantropia e lasciò L. 500 a favore dei veterani. Alla sera vi fu la premiazione delle squadre.

La festa lasciò gradita memoria.

SEZIONE STRADE

I nomi delle strade.

L'epoca così altamente utile e civile, iniziata e proseguita dal Touring, di dotare le strade delle necessarie indicazioni mediante i cartelli indicatori, dovette essere integrata con un'azione contemporanea tendente ad unificare la nomenclatura stradale.

Un socio del Touring, che è anche un distinto tecnico ed il cui nome ebbi più volte occasione di ricordare, l'ing. Enrico Dacorsi, sviluppa quest'idea in un articolo pubblicato nella rivista *Le Strade*, articolo che riproduco perchè mi pare degno di nota e di interesse pei nostri lettori.

" Lo Stato, le Provincie ed i Comuni, ogni amministrazione insomma che abbia governo di strade, controdistingue le strade proprie con un nome e con un numero. E su ciascuna di esse, con appositi cippi, segna poi le progressive chilometriche, procedendo in un determinato senso, a partire dalla origine.

" All'infuori del numero, che qui affatto non interessa, deriva dal sistema una certa confusione che forse non sarà sfuggita a chi specialmente si occupa di viabilità o percorre strade ordinarie.

" Per essere il territorio d'una provincia o d'un comune abbastanza limitato rispetto ad una strada o ad una linea stradale, succede che ad ogni poche decine di chilometri, e spesso anche dopo tratte più brevi, la strada cambia nome e cambia la segnalazione delle distanze.

" Che la strada cambi nome, poco male: ma che si muti la numerazione chilometrica non pare buona cosa.

" Che sono mai infatti 20 o 30 chilometri per una *Fiat*, per una *Panhard e Levassor* a 120 chilometri all'ora, pure se marcianti a velocità regolamentare?

" Ed anche riguardo alla nomenclatura, questo continuo variare di denominazioni, per quanto non costituisca un gran male, non manca tuttavia dei suoi inconvenienti. Facciamo un esempio tratto dalla nota strada Torino-Cuneo-Nizza.

" Da Torino, a metà percorso circa fra Carmagnola e Racconigi, la strada (chm. 33,134) prende il nome di *Provinciale Torino-Cuneo;* da ivi a Cuneo si chiama *Provinciale Cuneo-Torino* (chm. 51,417); da Cuneo a Borgo San Dalmazzo è denominata *Strada nazionale da Cuneo in Francia pel Colle dell'Argentera* (chm, 8,076); quindi da Borgo S. Dalmazzo a Vernante vien detta *Strada provinciale di Valle Vermenagna* (chm. 11,730); finalmente da Vernante al confine francese diventa la *Nazionale da Cuneo in Francia pel Colle di Tenda* (chm. 33,327).

" Su poco meno di 138 chilometri, cinque nomi e cinque numerazioni chilometriche diverse!

" Pel viaggiatore, e queste successioni di nomi e di numeri, procedenti anche spesso in sensi opposti come nei due primi tronchi sopra citati, non può certo riuscire troppo pratico.

" O non sarebbe preferibile dare a tutta la strada il nome di *Torino-Cuneo-Nizza* e conservare questa denominazione per tutti i successivi tronchi, qualunque fosse poi il territorio attraversato e l'ente amministrativo cui il tronco stesso appartiene? E non converrebbe pure mantenere la continuità nella numerazione e segnalazione dei chilometri?

" Senza voler risalire nella notte dei tempi, per ricordare, poniamo, la via Appia o la via Emilia, fermiamoci solo un momento a considerare la pratica d'una cinquantina d'anni fa. Avevamo allora nel piccolo Piemonte strade come la *Torino-Genova*, la *Torino-Savona per Mondovì* e la *Torino-Savona per Alba*, la strada *dal Piemonte ad Oneglia*, ecc.. denominazioni queste che valevano per le grandi arterie, che da tutti erano conosciute ed alle quali poi si innestavano coi rispettivi singoli nomi le vie minori.

" Attualmente, la Torino-Genova, mentre conserva ancora l'antico nome pel tronco in provincia di Torino, si chiama poi *Alessandria-Torino* ed *Alessandria-Genova* in provincia di Alessandria; *Strada di Polcevera* in provincia di Genova. Anche qui su 180 chilometri, circa, di strada, quattro denominazioni e quattro numerazioni di chilometri due a due procedenti in senso inverso. Non era preferibile la pratica antica?

" Spesso si lamenta la mancanza di indicazioni lungo le strade. Ma se anche le provincie ed i comuni mettessero bene in vista i nomi delle loro vie, a ben pochi profitterebbero. Ne capirebbe solo chi fosse addentro alle segrete cose.

" Lo prova questo semplicissimo fatto: le guide turistiche, guide del T. C. I., dell'Unione Velocipedistica, ecc., mai, si può dire, dànno alle strade i nomi in uso presso le rispettive amministrazioni. Ogni guida ha i suoi itinerari, ogni itinerario il proprio nome, ma questo nome non coincide mai con quello ufficiale.

" Molto più razionale sarebbe invece che le strade mutassero nome il meno possibile, che conservassero pure, per quanto possibile, la continuità nella numerazione dei chilometri e che, una volta stabilito, il nome si mantenesse invariato tanto negli atti e documenti ufficiali, quanto nell'uso comune.

" E questo non sarebbe difficile a raggiungersi, quando si procedesse nel modo seguente.

" Si stabilisse dapprima una rete principale di strade, la quale avesse per nodi i centri abitati più cospicui e per lati le linee più essenziali. Fra le maglie di questa prima rete, sempre procedendo in ordine decrescente, si intercalasse una seconda rete, di importanza minore; quindi una terza fra le maglie della seconda, e così via (1).

" In seguito, si attribuisse a ciascuna strada il nome opportuno, dato, se si vuole, dai nomi degli abitati estremi che essa unisce (2), e, finalmente, si facesse la segnalazione delle distanze sui due lati della strada ed in senso inverso, a partire dai due estremi.

Avvenendo poi che una strada interessasse diversi Enti amministrativi, basterebbe suddividerla in tronchi.

Così, riferendomi agli esempi citati, si avrebbero:

Strada Torino-Nizza.

" Tronco I. — Da Torino al confine colla provincia di Cuneo;

" Tronco II. — Dal confine fra le provincie di Torino e Cuneo a Cuneo;

" Tronco III. — Da Cuneo a Borgo S. Dalmazzo;

" Tronco IV. — Da Borgo S. Dalmazzo a Vernante;

" Tronco V. — Da Vernante al confine colla Francia.

" I tronchi I, II e IV sarebbero provinciali; il III ed il V nazionali.

" Le progressive chilometriche sarebbero: sul lato sinistro, crescenti da Torino al confine francese; sul lato destro, decrescenti, cioè progredenti dal confine francese a Torino.

Strada Torino-Genova.

" Tronco I. — Da Torino al limite territoriale fra le provincie di Torino ed Alessandria;

" Tronco II. — Dal limite suddetto al confine fra le provincie di Alessandria e Genova;

" Tronco III. — Dal confine suddetto a Genova.

(1) Si potrebbe anche stabilire una sola rete di linee principali come Torino-Milano; Milano-Venezia; Genova-Pisa, ecc., e quindi, per le altre strade, considerare solo i tratti compresi fra Comune e Comune. Oppure ancora adottare questo ultimo partito, senz'altro, per tutte le strade. Cosa questa, però, evidentemente non troppo buona.

(2) Tanto per aver una norma, si potrebbe stabilire che dei due nomi degli abitati che vengono a costituire quello della strada, proceda sempre il nome dell'abitato più a nord, in modo cioè da procedere discendendo l' Italia. Per le strade trasverali procedere da ovest ad est.

" Anche qui, due serie di progressive chilometriche, una crescente da Torino a Genova, l'altra da Genova a Torino.

Spiegata così la sua proposta, l'ing. Dacorsi così conchiude:

" Il benemerito Touring, compiendo un'opera addirittura colossale e vincendo difficoltà presso chè insormontabili, ha dotato il nostro paese di una serie di guide veramente ammirevoli: ora sta proseguendo nella sua fervida opera arricchendo le strade di numerosi cartelli indicatori.

" Perchè non valersi addirittura di tutto questo grandioso lavoro e consacrare quei nomi che il Touring ha dato, ufficialmente adottandoli? Fra strade e segnalazioni rispettive si avrebbe una vera ed armonica corrispondenza, e da questa maggiore omogeneità il pubblico, specialmente il pubblico automobilista e ciclista, non mancherebbe di ricavarne vantaggio „.

Io ritengo che la proposta meriti la più seria considerazione; essa senz'alcun dubbio verrà esaminata dalla Commissione Stradale presso il Touring. Intanto però ho creduto opportuno il divulgarla, perchè forse qualche idea di altri soci potrebbero renderne l'attuazione più pronta e completa.

Le strade mobili.

Nelle più importanti città dell'Australia le principali vie, dritte, lunghe, spaziose, nella loro lunghezza sono divise nella parte sotterranea da un reticolato in due zone uguali, ciascuna delle quali è divisa in cinque piattaforme, staccate le une dalle altre. La prima, quella che resta immediatamente a lato del marciapiede, è fissa come le nostre strade e serve per i pedoni, la seconda è mobile col sistema sotterraneo di trazione dei tappeti giranti ed ha una velocità di 4837 metri all'ora, tale cioè da poter salirvi e discenderne mentre è in moto continuo senza pericolo di cadere.

La terza ha la stessa velocità della seconda, e può considerarsi come una sua ausiliare appunto per la comodità di passaggio alla quarta, che marcia con una velocità doppia, circa 9684 metri all'ora. Infine la quinta, che ha una lunghezza due volte maggiore delle altre e percorre 14 481 metri all'ora (velocità che non permetterebbe di stare su di essa diritti in piedi) presenta l'aspetto di un'interminabile carrozzone di tramvia. Vi sono disposti e ben fissi degli scompartimenti da tre posti ciascuno, tutti e tre sempre rivolti verso la direzione del moto.

L'altra metà della strada, cioè di là del reticolato metallico, ha la stessa disposizione, soltanto in senso opposto. Il pubblico ha acquistato in brevissimo tempo famigliarità con questo servizio stradale ed i giornali delle città australiane, nelle quali funziona, non registrano che pochissime disgrazie da esso dipendenti.

Tutto il meccanismo di trazione è situato nel sottosuolo.

Un'altra ingegnosa applicazione dello stesso principio di passerella girante è quella destinata a superare le forti pendenze delle strade carrozzabili ed a facilitare la marcia quando queste sono ingombre di neve. I veicoli con carichi considerevoli, anzichè sforzare gli animali trainanti, entrano in uno speciale recinto costruito nel mezzo delle strade e passano sopra una piattaforma che, senz'alcun pericolo di scosse o di rovesci, li mette sul cammino della passerella in moto.

Ing. MASSIMO TEDESCHI.

Le strade della Calabria

Abbiamo già accennato nel numero precedente alle strade della Calabria, facendoci eco dei lamenti dei giornalisti recatisi laggiù in occasione del terremoto.

Quei lamenti continuarono; ed ecco, per esempio, quanto su tale proposito nella *Tribuna*, Olindo Malagodi in una corrispondenza da Cosenza:

— Beati quelli che si possono far portare da un asino — diceva il Vecchio Testamento; e col progresso della rudezza civile il popolo grida: — Beato chi può andare in carrozza! — Ma due settimane di carrozza su e giù per le terribili strade di questo paese sassoso e montuoso fanno pensare alla carrozza come qualche cosa di ben diverso da un oggetto di lusso e di piacere; come una specie di macchina di tortura uscita da un diabolico arsenale medioevale, che gira spietatamente, che vi macera il corpo e lo spirito...

Le strade di ieri — e vi restammo sopra 14 ore! — erano le peggiori che ho finora passate. Le ruote si affondavano nel fango, sobbalzavano sulle pietre: ad ogni momento bisognava scendere, camminare a piedi, cercare scorciatoie su per le erbe scoscese lungo le quali le strade si svolgono, ripide anguste, senza parapetti sull'abisso, i nastri sottili e capricciosi... — Come va che queste strade sono ridotte ad un tale stato?... — Me lo spiegano subito: esse furono costrutte dal governo coi sussidi dei comuni e delle provincie, e poi consegnate ai comuni. Questi non possono, non vogliono, non sanno spendere per la manutenzione, e così strade che non molti anni fa costavano centinaia di migliaia di lire vanno ora scomparendo e confondendosi con la costiera. Se non si rimedia in tempo, se interviene qualche frana, lavori difficili e costosi di anni anni andranno perduti.

— Ma — mi dice un egregio ingegnere civile — sarebbe ingiusto far pesare troppo questa negligenza sui comuni. Non è possibile che questi comunelli possano ognuno provvedere direttamente all'opera della manutenzione; manca l'organizzazione e la competenza tecnica. I comuni però sarebbero disposti a pagare alla provincia o al governo perchè si assumessero essi la manutenzione...

* * *

Da Prati (Reggio Calabria) scrivono alla *Patria* di Roma:

Leggendo i giornali che si sono occupati del tremendo flagello ond'è stata colpita la Calabria, si scorge subito che una delle maggiori difficoltà incontrate nel venire in aiuto delle popolazioni danneggiate è stata costituita dalla mancanza di comode vie di comunicazione. Molti paesi devastati, come Martirano, sono rimasti molti giorni senza pane e senza tavole, appunto perchè, per accedervi, bisognava percorrere sentieri da lupi, che rendevano difficile qualunque trasporto. E' inutile pensare alla rigenerazione di queste derelitte contrade, se prima non si provvede a dotarle di comode strade, indispensabili per attivare gli scambi e ridestare le energie latenti. Le nostre terre feraci, che molti ci invidiano, producono ogni ben di Dio, quantunque coltivate con sistemi preadamitici; ma che ci giova, se poi siamo costretti a vendere le derrate a prezzi derisorii, appunto per le enormi difficoltà che si oppongono al loro trasporto sui luoghi di consumo?

Moltissimi Comuni in Calabria, mancano di strade rotabili che li mettano in comunicazione fra loro e con le stazioni ferroviarie più prossime, in modo che durante l'inverno, quando i fiumi ingrossano, ed i terreni franano, sono condannati all'isolamento assoluto, non arrivandovi neppure la posta! Nella cattiva stagione cessa quel qualunque scambio che possa esistere fra essi e la popolazione dei maggiori centri. Possono questi paesi essere vivificati da un raggio di civiltà e di progresso, quando non vi giunge pellegrin se non smarrito? E può essere altrimenti, se per recarsi da un luogo ad un altro bisogna stare parecchie ore sul dorso di una cavalcatura, col pericolo di fare un capitombolo?

L'unica linea ferroviaria che, a mo' di cintura, circonda la Calabria, è stata costruita in maniera che i paesi restano molto lontani dalle stazioni, alle quali non sempre sono unite da buone strade rotabili, e ciò spiega in parte come da noi i treni per lo più passino semivuoti.

* * *

Tali citazioni si potrebbero ripetere all'infinito; ma dopo aver sentita una campana sentiamone anche una altra; e riportiamo quanto su tale argomento scrive Enrico Caviglia, in un articolo (pubblicato nella *Nuova Antologia* del primo ottobre) su *La sistemazione della Calabria:*

Vi è chi attribuisce ancora quest'anemia generale all'insufficienza delle ferrovie e delle strade rotabili, e vedrebbe la necessità di costruirne altre; ma è facile dimostrare come questa opinione sia erronea, come non solo siano sufficienti quelle esistenti ma anche superflue, e come rappresentino un grave sacrificio fatto dallo Stato e dalle provincie e dai comuni calabresi senza un adeguato vantaggio.

Quando si costituì il Regno d'Italia, nella provincia di Catanzaro, ad esempio, v'erano 50 chilometri di strade rotabili; ora ve ne sono 1700 ed il loro costo medio è di L. 32 000 al chilometro.

Lo Stato vi spese una trentina di milioni e quasi altrettanti la provincia ed i comuni. Le stesse cifre si possono applicare quasi immutate alle altre due provincie calabresi di Reggio e Cosenza.

Orbene, si percorrono interi tronchi stradali senza incontrare un rotabile, ed in molti punti le strade non frequentate e prive di manutenzione rovinano. Ciò basterebbe a dimostrare come le strade siano superflue, ma lo dicono anche gli stessi contadini, che si vedono talvolta con i loro asinelli carichi trotterellare per le vie deserte: " Con la soma si fa maggior lavoro utile ed in minor tempo ,,. Infatti le strade, per riunire i vari paesi, sono obbligate a fare lunghissimi giri per discendere in fondo alle valli e risalire poi sulle alte creste, dopo le quali si presentano nuove discese alternate con faticose salite. Così i trasporti a soma sono più convenienti di quelli a ruota, perchè si possano prendere le scorciatoie, e perchè le numerose e lunghe salite rendono così grave il trasporto del peso morto del veicolo, che la ruota cessa d'essere utile.

Bastino pochi esempi:

Borgia e Catanzaro sono alla stessa altitudine e distanti 11 chilometri in linea retta, ma vi intercedono per i profondi dislivelli intermedi 25 chilometri di strada rotabile, onde per andare e tornare in vettura occorre una giornata, ad un carro ne occorrono due, mentre a dorso di mulo si risparmia metà tempo.

Da Catanzaro a Tiriolo in linea retta vi sono 8 chilometri, ma ve ne sono 18 di strada, e 2 valli interposte (Fiumarella e Corace). Un carro per andare e tornare fra queste due località vi impiega più di un giorno, e deve pernottare fuori rimessa, dando luogo a spese di sosta per le quali è più conveniente il trasporto a soma, che permette di andare e tornare in un giorno.

Per andare da Catanzaro a Squillace (15 chilometri in linea retta) occorre prendere quattro volte la vettura, e complessivamente per circa 4 ore, e due volte il treno; conviene perciò andare a cavallo, a risparmio di tempo e spesa.

Ho citato questi esempi di comunicazione fra la capitale delle Calabrie ed i paesi più vicini ad essa, perchè, fatta eccezione per la riva del mare, in nessun altra parte della regione esistono comunicazione più comode e più facili. Essi però sono più che sufficienti a dimostrare per quale ragione i paesi continuano ad essere nell'isolamento, sebbene esistano le strade, e come tutte le operazioni quotidiane della vita calabrese si svolgano con un inutile sciupio di forze e di tempo, dovendo tutto ciò che occorre all'esistenza discendere al livello del mare diverse volte e risalire altrettanto alture. Gli scambi ed i movimenti sono perciò ridotti al minimo indispensabile; le famiglie ed i paesi cercano di vivere con i mezzi propri, con le risorse locali, ed i pochi viaggi che gli abitanti fanno, sono provocati quasi esclusivamente da ragioni amministrative e giudiziarie.

Ne consegue, che non si deve spendere più nulla per nuove strade, ma serbare tutte le risorse disponibili ad altri lavori di maggiore ed imminente utilità.

Ad analoghe conclusioni si viene, se si considera il sistema ferroviario calabrese, il quale consta di due linee litoranee, di una trasversale e di un' altra che si interna nella valle dei Crati, parallela alle due coste marittime. In tutto sono 820 chilometri (1) di ferrovia. Relativamente alla sua superficie, la Calabria ha più ferrovie che ogni altra parte d'Italia, meno la Lombardia, il Lazio, e la Liguria, e relativamente alla sua popolazione ne ha più che ogni altra regione, senza eccezioni, poichè ha 62 chilometri di ferrovia ogni 100 000 abitanti, cifra non raggiunta in nessuna parte del nostro paese.

Ma, come è noto, l'esercizio delle ferrovie calabresi è fortemente passivo: il traffico è limitato, nè accenna ad aumentare, perchè, come vedremo, non aumenta la produzione locale. In complesso le ferrovie non hanno portato giovamento immediato, anzi hanno provocato delle crisi numerose, sia nelle piccole industrie locali, che non hanno potuto reggere a contatto con le grandi industrie del Nord, sia spostando l'indirizzo seguito precedentemente da molte piccole correnti di traffico. Oltre a ciò si fa colpa alle ferrovie di avere favorito la diffusione della malaria direttamente ed indirettamente: direttamente, poichè le linee litoranee costituiscono un vero ostacolo alla discesa delle acque al mare, ond'è che per lunghi tratti esse sono fiancheggiate da due strisce d'acqua stagnante (2); indirettamente, perchè, richiedendo una grande quantità di traverse e di pali telegrafici, promossero la distruzione dei boschi. Le linee litoranee presentano però il grande vantaggio, certamente non sfuggito all'ideatore della ferrovia ionica, di richiamare la popolazione sulla riva del mare, come avvenne nel tratto di costa fra Roccella Ionica e Bovalino in provincia di Reggio, dove Gerace, Siderno, Ardore, ecc., prosperano presso la stazione ferroviaria, mentre i vecchi paesi e le strade, che li allacciavano, sono quasi lasciati in abbandono.

Ma non vedendo venire dalle ferrovie un giovamento generale immediato, anzi essendo aumentato il disagio, si attribuisce il fatto al sistema ferroviario errato, e va diffondendosi l'opinione, che una linea calabra centrale sarebbe più proficua. Invece una linea calabra centrale dovrebbe superare diverse fortissime e successive differenze di livello, per cui sarebbe di difficile e costosissimo esercizio, e di rendimento dinamico limitato; moltiplicherebbe cioè il difetto constatato nelle stradi rotabili, e consacrerebbero eternamente l'assetto attuale della popolazione sui monti.

Per conto nostro, nel percorrere in queste ultime settimane molte strade della Calabria (specialmente nella provincia di Catanzaro) ci siamo fatta questa impressione:

Panoram

(1) Alle linee ora esistenti si potranno fra alcuni anni aggiungere anche quest'altro linee già votate dal Parlamento: la Cosenza-Paola; la Pietrafitta-Rogliano; la Spezzano Albanese-Lagonegro.

(2) In alcuni punti, come ad esempio a Nicastro ed a Paola, i lavori fatti per difendere la ferrovia dalle inondazioni furono causa della sistemazione delle acque e del risanamento del paese.

1. La rete stradale è tutt'altro che completa. Si pensi, per dare un esempio, che Martirano, capoluogo di mandamento e di ufficio del registro, è senza strada rotabile!

2. In molti comuni, se le strade arrivano sino al capoluogo, non arrivano poi alle frazioni, sempre trascurate sotto tutti i rapporti.

3. Più che la mancanza delle strade, si deve deplorare la mancanza di manutenzione di quelle che esistono, e per la cui costruzione si spesero milioni e milioni. Ove la manutenzione è affidata ai comuni, le strade sono lasciate andare in rovina. Se ne vedono coperte d'erba e ridotte a pascolo; se ne vedono di interrotte da frane antiche e da infossamenti sempre crescenti; se ne vedono di interrotte per la caduta di ponti, di fiumare a cui nessuno pensò di mettere freno.

4. Quanto si è detto qui sopra fa sospettare che le strade non si conservano... perchè non si adoperano; e su esse infatti l'automobile è una rarità eccezionale, rare le carrozze, meno rari gli antichi e prediluviani carretti a due ruote tirati da magri buoi, frequenti i *ciucciarelli* che trotterellano e s'arrampicano anche dove non ci sono strade.

eleone Calabro.

5. E lo stradino? Esso è un mito. Chi ne vede? Fuori delle strade nazionali e provinciali, ove pure sono rari, non ne incontrate uno a pagarlo a peso d'oro.

Il problema si presenta adunque vasto e complesso; il Touring si propone di studiarlo in tutta la sua gravità; e saremo grati ai nostri soci (pur troppo rarissimi laggiù!) ed a tutte le persone competenti, se ci aiuteranno in questo importantissimo argomento coi loro consigli e colle loro indicazioni.

Le strade nel territorio di Lecco.

Non rade nè fioche sono le lamentele dei turisti sullo stato delle strade facenti capo a Lecco. Al proposito abbiamo letto una assennata lettera aperta sulla *Cronaca* di Lecco, della quale ci sembra opportuno far conoscere qualche brano saliente ai nostri lettori.

" Ciò che è veramente singolare — scrive dunque l'*Assiduo* della *Cronaca* — è il dover constatare che è proprio avvicinandosi a Lecco che tutte le strade peggiorano. Difatti, arrivando da Bergamo trovate la strada buona sino a Vercurago. Nè dicasi che poi è solo il passaggio dei carri di ghiaia da quelle cave alla stazione di Maggianico che guasti la strada, perchè è pessima sino al passaggio a livello e cattiva sino a Lecco.

" Andiamo a Como — e la troviamo pessima sino alla Santa di Civate, cattiva poi per poco — poi assolutamente buona.

" Tutti sappiamo come sia gradevole lo stradone lungo il lago, mentre sino al Colle S. Stefano è pessimo.

" Anche la strada per Milano è cattiva sino ad Airuno. E qui è da notare come il movimento è più intenso da Cazzaniga a Monza, che non verso Lecco.

" Conviene adunque affermare che si tratta di questione di massima — ma appunto per ciò la questione si presenta di maggior importanza. ,,

E dopo aver accennato alle varie ragioni che rendono assolutamente urgente una migliore sistemazione di questa strade, l'*Assiduo* passa ad indicare i rimedii possibili e pratici e scrive:

" Ove non si possa ottenere un sentito miglioramento col sostituire alla ghiaia calcare altra che, sgretolandosi, non si riduca in polvere e quindi in fango, ma bensì in sabbia, e ciò per la lontananza delle cave, si potrà ricorrere alla cilindratura a vapore.

" Nè impensierisca la spesa. Con niente si fa niente. Milano sta già preparando cilindrato lo stradone da Loreto a Sesto S. Giovanni. Torino ricorre largamente a questo ottimo sistema e la strada Torino-Pinerolo è già quasi tutta cilindrata.

" Nelle provincie meridionali, dopo esperimenti riuscitissimi, si conclusero appalti di manutenzione importantissimi col mezzo della cilindratura a vapore per oltre 200 chilometri — 90 la sola provincia di Caserta.

" E noi qui cosa facciamo? Siamo al punto di rimpiangere il minore movimento di altri tempi, perchè minore era la polvere e poco il fango.

" Notisi infine che la manutenzione delle strade con cilindratura a vapore delle massicciate dà un economia di materiale e di mano d'opera, in modo che la prima spesa viene coperta in pochissimi anni.

" Che se nessuno di chi dovrebbe pur occuparsene si sveglia, io propongo che tutti i frontisti del corso di Pe-

scarenico e quelli dello stradone sino a Castello si uniscano per prendere loro in appalto la manutenzione della strada e fare per loro conto e comodo un esperimento. Che se la spesa anche non venisse coperta dall'importo percepito dall'appalto, avrebbero un compenso nel diminuito sciupio dei mobili e di tutto per l'evitata polvere, e acquistato una comodità salubre „.

Sono tutte osservazioni e proposte che meritano certo di essere prese in seria considerazione."

Disciplina stradale.

(A proposito di automobilismo).

Non passa giorno che non appaia su i giornali qualche inconveniente, quando non siano catastrofi, prodotte sulle strade da automobili, carri, carrozze, bicicli o motocicli, i quali urtano o si urtano con uomini, animali, rotabili, paracarri, ecc., ecc., e, a mio parere, molti di questi inconvenienti si potrebbero evitare mediante una buona ed osservata disciplina e polizia stradale.

Ormai l'automobile ed i suoi derivati sono destinati ad un grande avvenire, non solo nel campo dello *sport* ma in quello altresì dell'industria, non che come mezzo economico di trasporto di passeggeri là dove difettano altri mezzi di comunicazione veloce. Siccome poi non è possibile adattare in tutto l'automobile alla strada, così bisognerà, fin dove sarà possibile, adattare la strada ai veicoli automobili di qualsiasi forma, uso e dimensione, e ciò mediante una nuova e generale disciplina stradale. La statistica e l'esperienza dimostrano che i maggiori inconvenienti si riscontrano allo svolto delle strade, ed è facile comprendere come ciò avvenga per l'impossibilità di poter vedere, oltre lo svolto, perchè la vista è preclusa da siepi, muraglie, terrapieni e via dicendo; ora questo inconveniente sarebbe in buona parte tolto, se si obbligassero i proprietari dei terreni adiacenti alle strade di maggior percorso, a sostituire, lungo lo svolto, alla siepe naturale una rete metallica e così si obbligassero a scarpare i terrapieni e a inclinare corrispondentemente i muraglioni, là dove ciò è possibile. Si comprende poi come quest'obbligo dovrebbe essere esteso a tutte quelle opere murarie, di sterzo, od altro, dipendenti dalle pubbliche amministrazioni di Stato, provinciali e comunali. E' del pari assodato come nelle svolte gli automobili debbano girare rasentando il gomito interno delle strade, sia in piano che in salita e in discesa: da ciò la necessaria imposizione agli altri veicoli, altrimenti trainati, di *svoltare* in largo, e ciò si capisce, a scanso di collisioni e relative disgrazie. Dove poi le strade sono limitate, allo svolto, da fabbricati, bisognerebbe mettere l'indicazione *passo* per tutti. Un inconveniente che si riscontra attraversando diverse provincie d'Italia è quello della differente mano da tenersi lungo la via dai conduttori di veicoli: bisogna perciò rendere questa uniforme per tutta l'Italia, e così io vorrei che fosse obbligo imprescindibile quello di tenere costantemente i veicoli da un lato della strada, lasciando libero il mezzo soltanto per gli scambi. E' ben vero che a ciò si verrà col tempo, quando cioè, coll'aumento del passaggio degli automobili, carrettieri e guidatori privati vedranno la convenienza, per non spostarsi ogni momento, di mantenersi da un lato della strada stessa: ma da oggi ad allora ne passerà del tempo, ed avverranno disgrazie che, fin che si può, bisognerà vedere di evitare.

Un altro inconveniente del nostro paese è quello della quasi completa mancanza d'indicazioni stradali, sia di luogo come chilometriche. Se ne togli la Lombardia, la Liguria e il Veneto, le altre provincie ne sono quasi prive. Percorrendo giorni sono il tratto da Livorno a Firenze, a me, non toscano e che attraversavo per la prima volta quella plaga, non m'è riuscito di scoprire una indicazione dei paesi da me attraversati.

Se questo è un grave inconveniente per i regnicoli, immaginiamoci poi per forastieri.

Ciò è malissimo, inquantocchè essendo oggi l'automobilismo uno dei mezzi preferiti per viaggiare all'estero, i forastieri converranno molto più volontieri là dove troveranno meglio facilitato il cómpito del loro viaggio. A questo inconveniente potrebbe in parte ovviare l'opera attiva del Touring: ma dove questa non può arrivare, deve sopperire lo Stato, il quale è il primo a trarre lucro dal movimento dei forastieri in Italia.

Bisogna pensare che gli automobili viaggiano a qualunque ora e in qualsiasi stagione: da ciò la necessità di indicazioni frequenti visibili ad occhio nudo di giorno e, possibilmente, illuminati di notte. Agli ostacoli posti dalla natura, dalla conformazione del suolo ed agli altri già accennati, si debbono poi aggiungere quelli creati dall'ignoranza e dalla caparbietà umana, quali l'ostinazione dei barrocciai a non dare il passo se non quando loro pare e piace, l'infrazione ai regolamenti che obbligano un fanale acceso durante la notte, l'apposizione dolosa di grossi sassi attraverso le strade, il lanciamento di ciottoli all'indirizzo degli automobili, sono altri inconvenienti ai quali bisogna porre un riparo, ed ecco in qual modo. Di pari passo col progresso umano e quasi direi della depravazione umana, devono svolgersi i mezzi di repressione. Bisogna mettere la polizia in grado di poter sorprendere i colpevoli quando meno se l'attendono, valendosi degli stessi mezzi di velocità creati dal progresso.

Quando sulle vie principali e, all'occorrenza, anche secondarie si facessero percorrere pattuglie in motociclette o in automobili, senza alcuna speciale indicazione, destinate a mantenere l'osservanza della polizia stradale, mediante pene pecunarie o restrittive della libertà, applicate senza pietà, oh allora si vedrebbero ben presto diminuite le disgrazie e l'Italia nostra percorsa, più che oggi non sia, da forastieri d'ogni razza e paese.

***

Avevo interrotta la composizione del presente articolo per dare una scorsa ai giornali e, guarda combinazione! li trovo tutti occupati, più o men diffusamente, dal grave incidente automobilistico toccato a S. M. la Regina Madre, in val d'Aosta. Quell' incidente me ne rammenta uno consimile accaduto poco tempo fa ad un automobile viaggiante fra Livorno e Firenze.

Questo automobile incontrò sulla via un gruppo di carri coi rispettivi carrettieri dai quali ci volle del bello e del buono per farsi cedere il passo, essendo i barrocciai tutti addormentati. Disturbati nel loro sonno, questi pensarono di vendicarsi quando, per un incidente toccato all'automobile, questo venne oltrepassato dai carri in parola, e la vendetta fu appunto concepita nel barricare la strada con una serie di grossi sassi. L'automobile, ripresa la sua corsa, s'imbattè in questi ostacoli i quali, visti in tempo, furono facilmente rimossi, ma i barrocciai non pensarono che sarebbero presto stati raggiunti dall'automobile e che avrebbero dovuto fare i conti cogli automobilisti; diffatti questi, raggiunti i carrettieri, si diedero a redarguirli per il vigliacco attentato commesso contro di loro; tentarono i barrocciai di schermirsi alla meglio, dicendo di non saperne nulla, ma di fronte all'argomentazione che se i sassi non li avessero messi loro, sarebbero precipitati nel fosso, e contro l'altro più persuasivo delle canne dei *revolvers* degli automobilisti, essi misero ginocchio a terra implorando salva la vita.

Da tuttociò si vede la necessità di un servizio di polizia stradale pronto ed oculato, che serva a curare il male, sino dal suo nascere, prima che i viaggiatori infastiditi disertino il *bel paese* in cerca di un altro meno bello, ma più sicuro.

Un neoautomobilista.

Pavimentazioni nuove.

Asfalto compresso con caoutchouc.

A Milano, e precisamente in via Legnano, si sta eseguendo un'applicazione della pavimentazione in asfalto mescolato a caoutchouc o *asphalte caoutchoutó*.

E' noto come l'asfalto dia un pavimento ottimo per la sua impermeabilità e per la superficie liscia che esso presenta ai veicoli.

Però esso offre l'inconveniente d'essere troppo sdrucciolevole e di consumarsi rapidamente ed in modo ineguale; inoltre la sua applicazione a caldo richiede personale pratico e materiale ingombrante.

Perciò si è cercato di ovviare a tali inconvenienti incorporando l'asfalto con altri materiali, come il granito sminuzzato ed il caoutchouc.

L'asfalto è un carbonato di calce imbevuto di bitume, ed il caoutchouc può unirsi al bitume formando una miscela che cementa fra loro le molecole di calcare con compattezza straordinaria.

L'operazione può eseguirsi a freddo, bastando una certa compressione per ottenere la necessaria coesione. La polvere d'asfalto viene bagnata con soluzione di caoutchouc entro apposito mescolatore e quindi stesa sulla solita fondazione di calcestruzzo, secondo uno strato di 3 a 4 centimetri di spessore e battuta a mano. Si ottiene in tal modo l'adesione perfetta dell'asfalto al calcestruzzo, ciò che non sempre avviene nel caso dell'applicazione a caldo, poichè l'umidità del calcestruzzo, evaporando, produce delle soffiature, fra questo e l'asfalto, che sono poi causa di facile deperimento del pavimento sovrastante.

Strada con armatura di ferro sporgente.

Nella rivista *Les travaux publics*, Mr. Labadens descrive un nuovo modo di costruzione delle strade, esperimentato a Maintenon sul principio dello scorso anno.

Su una superficie di calcestruzzo di spessore variabile in relazione al traffico, si stendono contemporaneamente e in senso normale all'asse della strada, delle reggie di ferro di 3 mm. di spessore, 30 mm. di altezza e 225 mm. di lunghezza.

Queste reggie, disposte parallelamente fra loro, coll'intervallo di 5 cm., sono collegate fra loro con fili metallici di 4 mm. di diametro, disposti secondo la direzione dell'asse stradale, e passanti attraverso ai fori praticati ai capi delle reggie medesime.

Questi fili, lunghi 19 cm., sono disposti in modo che all'estremo di uno di essi corrisponde la metà dei due fili che lo fiancheggiano; il collegamento riesce così completo. La flessibilità nel senso trasversale permette la perfetta adesione dell'armatura alla fondazione, ottenuta la quale si versa fra i vani della stessa armatura dell'asfalto, o bitume, o malta di cemento.

Aperta la strada al traffico, il consumo del cemento od asfalto versato mette presto a nudo gli spigoli delle lamine di ferro dell'armatura, fra le quali rimangono altrettanti canaletti appena segnati dove l'acqua scorre facilmente sui fianchi, mantenendo la strada ben asciutta. Si assicura che una strada così ridotta resiste a carichi fortissimi (oltre le sei tonnellate per asse) e non subisce deformazioni di sorta, procurando una superficie comodissima al transito, una vera pista da velodromo, una strada ideale per gli automobilisti. Il costo relativo si dice ammonti da L. 6 a 10 al metro quadrato.

Varietà.

L'incatramatura delle strade provinciali a Bologna. — Essendo stati buoni i risultati di incatramatura eseguiti nello scorso anno, l'Amministrazione provinciale di Bologna decise di ripetere l'esperimento su un tratto di m. 561 della strada provinciale di Galliera, già sottoposto per primo all'incatramatura, e di estendere l'esperimento alla traversata dall'abitato di Corticella, su un tratto lungo m. 792.

Dall'esperimento del primo anno è risultato che nonostante che in quel tronco si richiedano le maggiori cure perchè a cavaliere della cinta daziaria, si spese in meno pel tronco stesso il 4 per cento di mano d'opera da cantoniere, il 35 per cento di mano d'opera ausiliaria, ed il 75 per cento per spese di trasporto di materia di rifiuto mediante carri ad un cavallo. Durante l'inverno il piano stradale si mantenne buono: solo nel febbraio e nel marzo si reputò conveniente l'impiego di pietrisco per impedire la formazione di rotaie e per conservare l'uniformità del piano. Per i suddetti m. 561 di strada, che richiedono mc. 100 di materiale, se ne impiegarono 10.

I risparmi in mano d'opera e materiale compensarono in gran parte le maggiori spese sostenute per l'incatramatura; tenendo conto sull'economia per mancati inaffiamenti, la incatramatura potrebbe quindi risultare economa.

La nuova incatramatura si eseguì alla fine del passato luglio su una lunghezza di m. 1353, larghezza di m. 6,60 e superficie di mq. 8921.

Escluso l'acquisto degli attrezzi occorrenti, le spese furono di L. 830,96 pari a L. 0,093 per mq. Si impiegarono in media per ogni metro quadrato chg. 1,08 di catrame e 0,108 di olio di antracene.

Il lavoro è riuscito assai soddisfacente: dopo un anno verrà accertato il calo della massicciata di cui furono eseguiti accurati rilievi.

Cerchioni dei veicoli. — Nella seduta del 2 ottobre del Consiglio provinciale di Milano, si discusse la questione dei cerchioni dei veicoli, ed il relativo regolamento vi trovò sostenitori ed oppositori.

Anche in Consiglio vi è chi approva incondizionatamente il nuovo regolamento, trovandolo necessario per la buona manutenzione delle strade, e chi invece pensa che l'immediata applicazione di quelle norme porti una spesa eccessiva per gli interessati.

Si formano due correnti: l'una favorevole alla sospensiva; l'altra favorevole alla subita applicazione del regolamento.

In vantaggio della prima parlano i consiglieri Sperati e Gattoni: favorevoli alla immediata applicazione sono invece il conte Negroni-Prato, Morosini e l'ing. Oliva.

Il Consiglio, posta ai voti la questione, decide a grande maggioranza che l'entrata in vigore del regolamento sia prorogata al 1° gennaio 1907 per i veicoli ordinari ed al 1° gennaio 1908 per quelli addetti all'agricoltura.

La strada Forlimpopoli-Meldola. — Verso la metà dello scorso mese s'incominciarono, mercè l'autorevole e costante interessamento del prefetto di Forlì ed il lavoro alacre delle amministrazioni comunali di Forlimpoli e di Meldola, a tracciare i lavori della strada Forlimpopoli-Meldola, opera di molta importanza per l'incremento del commercio, da lungo tempo attesa e che riuscirà provvidenziale agli operai per la molta disoccupazione di quest'anno e che sarebbe stata maggiore anche per l'anno veniente.

La strada del Brollo. — Aspirazione antica e viva delle laboriose popolazioni del circondario di Bobbio e di quelle particolarmente del mandamento di Varzi, è la costruzione di una strada provinciale che, pel passo del Brollo, metta in comunicazione la valle Staffora con quella della Trebbia. Ora, dopo molti anni d'attesa e di pratiche, mercè lo zelo dell'avv. Giacobone, consigliere provinciale per Varzi, la strada fu deliberata, e la Deputazione provinciale ha aperto l'asta pei lavori del primo tronco, che costeranno circa mezzo milione e saranno iniziati nel corrente ottobre, con grande sollievo di quelle laboriose popolazioni, così crudamente colpite dal recente furioso temporale.

Gli accidenti di strada. — La statistica è la migliore difesa degli automobilisti contro i pregiudizi del volgo.

A Parigi nel 1904, 2704 accidenti sono stati causati dai *fiacres*, 848 dalle biciclette, 324 dagli automobili e 172 dagli omnibus e dai tramways.

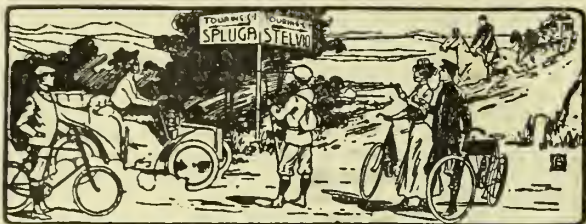
Gli " ippomobili ,, hanno raggiunto la proporzione formidabile del 66 per cento laddove gli automobili non danno che l'8,66 per cento.

I cavalli travolgono quindi in Parigi le persone sette volte e mezza più degli automobili.

Per attraversare le strade. — A New York ad ogni incrocio di strade esiste una lista di pavimentazione speciale che va in diritta linea da un marciapiede all'altro di ciascuna via intersecata.

I pedoni hanno veramente facoltà di attraversare ovunque, ma non hanno il diritto di protestare e di reclamare se una vettura li urta o li travolge fuori di quelle liste.

Nell'America progredita al *riservato ai pedoni* si aggiunge quindi nei fatti il *riservato ai rotabili*.

A quando, questo, da noi?

CARTELLI INDICATORI

Allo scopo di dare sempre maggior diffusione ai cartelli indicatori e con l'intento però di regolarne la distribuzione in modo razionale, così che essa sia per giovare efficacemente innanzi tutto al grande turismo, la Direzione ha stabilito di redigere sulle carte al 25000 un grafico della situazione dei cartelli impiantati dal Touring.

Nello stesso tempo è venuta nella determinazione di secondare le generose offerte di soci o di enti indirizzandole con dei concetti che tendano ad ottenere rapidamente, per quanto gradatamente, un assetto stabile e razionale nella rete dei cartelli indicatori; i quali, come ognuno sa, sono di due specie, e cioè di segnalazione e di direzione.

Nella posa degli uni e degli altri conviene ormai procedere con criteri uniformi: pur non trascurando pertanto le offerte intese alla dotazione delle strade di secondaria importanza, il Touring non ristarà mai dal raccomandare al proprio benemerito Corpo Consolare ed ai soci suoi zelanti di rivolgere le loro cure specialmente alle linee di grande comunicazione facendo convergere su di esse l'attenzione e il concorso delle Amministrazioni comunali e provinciali, nonchè i contributi individuali dei volontari patrocinatori dell'idea; concorsi e contributi che il Touring si propone di completare, ove sieno ragguardevoli, secondo la disponibilità dei fondi in bilancio.

La Direzione sarebbe lieta di poter avere prossimamente complete parecchie delle linee di grande comunicazione come la Torino-Venezia, la Milano-Roma, la Ventimiglia-Genova-Pisa-Firenze e così via, perchè è pur vero che, indipendentemente dalla condizione dei turisti, è sulle linee di grande comunicazione che si verifica più intenso il movimento turistico.

Questo per quanto riguarda i cartelli di direzione.

I cartelli di segnalazione poi (Rallentare, Passaggi a livello, Svolte pericolose, Discese pericolose, ecc.) hanno un valore importantissimo, ma che deve essere ben considerato in confronto all'ostacolo che si vuol segnalare.

Se non vi ha dubbio sulla opportunità di segnalare sempre i passaggi a livello, e questa segnalazione consigliamo prima di ogni altra a complemento della dotazione delle linee di grandi comunicazioni, è certo che gli altri di rallentamento, di svolta, di discesa, debbano essere distribuiti con criteri di apprezzamento per l'ostacolo possibilmente uniforme per tutte le strade. E' per questo che l'ufficio del Touring si riserva, in casi in cui lo riterrà conveniente, di giudicare della opportunità della posa di cartelli per consimili segnalazioni e sulla scorta di quello che si è fatto ovunque e delle norme adottate anche dalla L. I. A. T. potrà suggerire eventualmente delle modificazione o dei mutamenti.

Cartelli "tenere la sinistra ,,.

L'articolo 38 del Regolamento di polizia stradale, mentre stabilisce la norma generale che nella circolazione i veicoli debbano tenere costantemente la destra (incrociare a destra, sorpassare a sinistra) lascia facoltà però ai Comuni aventi una popolazione superiore ai 25 000 abitanti di stabilire che si mantenga nell'abitato la sinistra (incrociare a sinistra, sorpassare a destra): in questo caso però il regolamento stesso fa obbligo ai Comuni di esporre agli ingressi dell'abitato dei cartelli evidenti con la scritta *tenere la sinistra.*

Il Touring ha predisposto modelli di ferro smaltato anche di queste tabelle, ed essi sono stati subito adottati dai Comuni di Milano, Torino, Roma, ecc. Il Comune di Brescia anzi, nel cui abitato si tiene la destra regolamentare, ha egualmente statuito di esporre alle cinque porte della città i cartelli del T. C. I. con l'indicazione *tenere la destra*, che non è superflua pel movimento grandissimo automobilistico che le iniziative bresciane hanno create in quella città e per l'affluenza costante di automobilisti milanesi abituati a tenere la sinistra.

Raccomandiamo ai nostri soci, ed al Corpo Consolare in special modo, anche questa nuova manifestazione dell'attività del Touring. I consoli delle città vogliano interessarsi presso le rispettive amministrazioni comunali per l'adozione dei cartelli del Touring per l'indicazione imposta dalla legge. Essi avranno così bene meritato della causa turistica e della propaganda morale del Touring.

Nuovi cartelli.

Il nostro valente console a Roma comm. Oreste Lattes ha posto a sue spese due cartelli indicatori presso Varallo; e noi siamo lieti di poter pubblicare una riproduzione della fotografia, eseguita in quella circostanza, della di lui gentila famiglia.

Belluno.

303. *Feltre.* — In via Loreto, al bivio per l'Uniera, offerto dal Municipio di Feltre e messo in opera a cura e spese dell'avvocato Spartaco Zugni-Tauro, legale del T. C. I., un cartello di direzione.

304. *Arsiè.* — Un cartello coll'indicazione « Discesa pericolosa offerto dalla Pneu Michelin e collocato a cura e spese dell'avvocato Spartaco Zugni-Tauro, legale del T. C. I., in cima alla salita della Scala di Primolano, nella frazione di Fastro, comune di Arsiè, sulla nazionale Feltre-Primolano, confine Austro-Ungarico (al chm. 59), linea n. 123 della *Guida Strade Grandi Comunicazioni* del T. C. I.

305. *Longarone.* — Offerto e collocato per cura del dottor G. B. Osvaldo Protti, un cartello « Svolta pericolosa », un chm. più a sud della frazione Fortogna, all'ultimo svolto della località denominata « Crode alte ».

Como.

306. *Besozzo.* — Offerto e collocato dalla ·ezione di Besozzo sulla strada da S. Andrea a Besozzo e precisamente avanti la discesa che conduce alla frazione di Madrée.

Nuove offerte.

Municipio di Rivoli	Cartelli	N.	3	L.	50
Comm. Lattes ing. Oreste	„	„	2	„	20
Municipio di Caravaggio	„	„	7	„	70
Società Concessionaria RR. Terme di Montecatini	„	„	2	„	20
Ing. Sella Erminio	„	„	1	„	20
Società Automobili Lombarda . .	„	„	17	„	350
Ing. cav. Steno Sioli Legnani . .	„	„	1	„	10
Municipio di Castelleone	„	„	4	„	40
Orsolato dott. Giovanni, console di Padova e Lomboni Adolfo di Tener di Piave	„	„	2	„	30
Offerte precedenti	„	„	1300	„	17 100
	Totale	N.	1339	L.	17 710

CONGRESSO NAZIONALE di NAVIGAZIONE

L'importanza assunta dal X Congresso di Navigazione tenutosi nella nostra città dal 25 al 30 settembre u. s., è tale che merita assai più di un semplice cenno di cronaca anche in questa nostra *Rivista;* il programma, scientificamente interessante e genialmente simpatico ed attraente, della riunione, ha condotto a Milano numerosissimi congressisti stranieri e nazionali; ed infatti su 2200 iscritti — ivi compresi i 1500 soci dell'Associazione permanente di Bruxelles — ben 1300 sono intervenuti alla riunione, durante le quattro sedute della quale si discussero e studiarono le questioni di più vitale interesse per l'avvenire della navigazione tanto marittima che fluviale, tanto di grande corso che interna, sia dal lato tecnico che giuridico, sia dal lato economico che civile.

Il congresso, perchè i lavori ne potessero procedere più spediti e concreti, fu diviso in due sezioni: una appunto destinata alla navigazione interna e l'altra alla marittima. Dire di tutti i rapporti e di tutte le comunicazioni letti e discussi in queste due sezioni non è possibile qui; basti accennare ad alcuno di essi, intorno a cui maggiormente si accese l'interesse dei congressisti, e vediamo piuttosto, poi, di rilevare in che cosa consista veramente l'importanza e quale sia il significato — indubbiamente grande e generale — di questo congresso.

I rapporti numerosissimi presentati alla prima sezione si raggrupparono intorno ai seguenti quattro temi:

1° Dell'utilità e dell'organizzazione dei trasporti misti, e cioè per ferrovia e per vie navigabili. — La discussione fra i congressisti fu in proposito assai animata e di particolare interesse tecnico ed amministrativo; a grande maggioranza fu approvato un ordine del giorno affermante che i punti di contatto fra le ferrovie e le vie d'acqua devono essere accresciuti il più possibile con l'adozione di tutti i metodi tecnici e amministrativi, e di tariffe atte a creare trasporti migliori in proporzione sempre crescenti.

2° Influenza del diboscamento e del prosciugamento delle paludi sul regime e sulla portata dei corsi d'acqua. — La discussione si svolse in due sedute ed il congresso finì col riconoscere che l'influenza del prosciugamento delle paludi ha generalmente poca importanza sul regime dei corsi d'acqua, e, limitando, riguardo al diboscamento, le conclusioni a ciò che può interessare direttamente la navigazione, espresse voti che gli Stati che ancora non l' hanno fatto regolino con leggi chiare e severe le disposizioni sulla conservazione delle foreste destinate al consolidamento dei terreni montani e che gli studi idrologici occorrenti a definire l'influenza dei boschi sul regime dei corsi d'acqua navigabili siano fatti in modo metodico ed abbiano la massima divulgazione.

3° Sistemi atti a superare grandi differenze di livello nei canali navigabili. — Molte furono le relazioni presentate su questo argomento e la discussione fu chiusa con l'affermazione che il sistema delle conche è il migliore, ma che esso può avere validi sussidiari in altri mezzi.

4° Sviluppo della navigazione interna mediante battelli a piccoli tiranti d'acqua. — Fu espresso il voto che il prossimo congresso metta all'ordine del giorno la trazione meccanica dei galleggianti e, se del caso, lo studio delle forme e della utilizzazione dei galleggianti di piccola immersione.

Oltre i rapporti intorno a queste quattro *questioni*, furono accolte come semplici *comunicazioni* molte altre relazioni, fra cui alcuna di singolare interesse, come ad esempio quella riguardante la costruzione di un canale transalpino.

Nella sezione II — navigazione marittima — le relazioni si svolsero pure intorno a quattro *questioni* e le *comunicazioni* intorno a sette argomenti.

Ecco i temi delle prime:

1° Miglioramento dello sbocco dei fiumi in mari senza marea. — Si affidò ad apposita commissione l'incarico di formulare le conclusioni sulla questione.

2° Progressi nei mezzi di propulsione delle navi: conseguenze nei porti, canali ed accessi. — Conclusione della discussione fu che allo stato attuale della tecnica i suddetti progressi non influiscono sulle disposizioni dei porti e loro accessi.

3° Modi di amministrazione e di esercizio dei porti marittimi. — Il congresso concluse che qualunque metodo di amministrazione, per quanto ha riguardo al benessere del porto e allo sviluppo del traffico, può essere adottato purchè l'amministrazione stessa sia buona.

4° Costruzione dei moli esterni in relazione alla potenza delle onde; valutazione di questa potenza. — Si discusse prima la parte che riflette la potenza delle onde, e poi il congresso, riportandosi alle notizie esposte sia nei rapporti scritti che nella discussione orale, espresse l'avviso che gli ingegneri potranno trovare in esse delle indicazioni preziose per la costruzione dei moli, ma non credette opportuno, avuto riguardo alla grande diversità dei casi, di poter formulare delle conclusioni assolute.

Oggetto invece di *comunicazioni* furono: la rapida progressione della dimensione di navigli a vapore e a

vela in rapporto ai canali ed agli accessi; l'impiego di combustibile liquido per la navigazione; il trasporto delle mercanzie col mezzo dei *ferry boats;* i lavori più recenti eseguiti nei porti marittimi; la responsabilità dei proprietari di navigli privati di fronte alla pubblica amministrazione; i segnali costieri, i battelli fari e la telegrafia senza fili; misure prese dai governi per proteggere e favorire la navigazione marittima.

Questi, sommariamente accennati, i lavori del congresso, l'organizzazione del quale fu fatta in modo veramente perfetta sotto ogni punto di vista. Lode somma ne va data all'ingegner Sanjust di Teulada, ingegnere capo del genio civile di Milano e segretario generale del congresso, al senatore Colombo e all'ammiraglio Candiani, presidenti generali delle due sezioni, al comm. Maganzini e al comm. Ricotti, presidenti della commissione tecnica, nonchè all'ing. Piola-Daverio, presidente della Commissione d'amministrazione, i quali, con altri volonterosi nostri concittadini, dettero ogni cura acchè tutto fosse ordinato in modo inappuntabile.

A Vizzola Ticino. - Nelle officine elettriche.

A Vizzola Ticino. L'arrivo dei barconi.

***

Nè meno riuscite possono dirsi le escursioni compiute dai congressisti a Paderno e sul lago di Como, a Vizzola e sul lago Maggiore, a Venezia per il Po da Pontelagoscuro a Polesella, ed a Napoli per mare da Genova in avanti.

Di particolare interesse scientifico furono le due gite a Paderno ed a Vizzola: ottima certo fu l'idea degli organizzatori del congresso di far compiere alla folla cosmopolita degli studiosi del problema della navigazione interna due tratti delle più caratteristiche vie fluviali di Lombardia: l'Adda, dall'uscita del lago di Lecco giù fino a Paderno ed a Trezzo, offre argomento di studio e di rilievo per il turista intelligente, anche per la prospettiva nuova in cui il paesaggio si presenta quando sia visto dal mezzo del fiume, e genera veramente stupore il fatto che, all'infuori dei barconi per uso commerciale, nessuno mai percorra questo notevole ed interessante corso d'acqua.

Ciò pure può ripetersi per il Ticino, che cogli importanti canali derivati dalla sua sponda sinistra, a scopo industriale od agricolo, per la produzione dell'energia elettrica, per l'irrigazione o per la navigazione e coi diversi suoi affluenti di destra, si presenta come la spina dorsale di una vasta rete di acqua. E' proprio da augurarsi che il turismo fluviale, od, in genere, nautico, riprenda nella vita moderna quell'importanza che lo sviluppo delle ferrovie gli avevano in gran parte tolto negli ultimi anni.

Alla gita a Paderno partecipò un gran numero di congressisti che, recatisi da Milano a Como in ferrovia e da Como a Lecco in piroscafo, scesero poi il corso dell'Adda attraversando i laghi di Olginate e di Brivio in

A Vizzola Ticino. - Le conduttrici d'acqua.

apposite chiatte. Le officine elettriche furono ammiratissime ed invero l'impianto di Paderno, che fu il primo per trasporto di forza polifasica, è degno di ogni attenzione.

Ma anche più mirabile è l'impianto di Vizzola Ticino, a visitare il quale i congressisti si recarono in numero anche maggiore.

I congressisti ebbero parole di viva ammirazione per queste gigantesche imprese, che attestano davvero come l'Italia, che ebbe in Leonardo da Vinci il precursore della idraulica moderna, sia ancor oggi alla testa delle nazioni civili in questo genere di opere meravigliose.

radix.

AUTOMOBILISMO

Nuovi tappi per serbatoi di benzina.

Questi nuovi e semplici apparecchi hanno lo scopo di eliminare i tappi a vite, che tanto fastidio dànno agli *chauffeurs*.

In questi tappi tanto l'apertura che la chiusura si fanno istantaneamente e la chiusura è sempre ermetica.

Nella figura 1 sono rappresentate due semi-sezioni di un tipo di questi nuovi tappi. La parte fissa del tappo porta una scannellatura *E* alla sua parte superiore, mentre la parte mobile porta diversi cilindretti *A* portanti altrettante piccole aste *B*; per azione di una molla a spirale contenuta in *A* le piccole aste *B* tendono a spostarsi verso il centro: la parte mobile porta inoltre una asta più grande *C* verso la sua estremità inferiore *D* che ha un diametro più piccolo. Se l'asta *C* (figura a sinistra) è abbinata, allora le piccole aste *B* vengono spinte verso l'esterno e le loro estremità penetrano nella scannellatura *E* della parte fissa, ed impediscono così che il tappo si possa alzare.

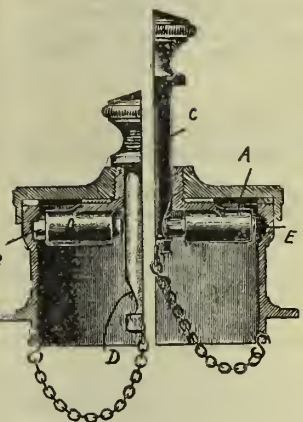



Fig. 1

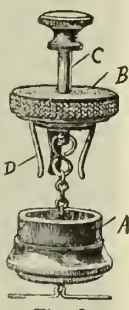
Se invece si tira verso l'alto l'asta *C*, allora la parte *D* permette alle piccole aste *B* di spostarsi verso il centro e quindi di uscire completamente dalla scannellatura *E*: in questo modo il coperchio si alza. La manovra di questo tappo è perciò molto semplice e sicura; basta tirare verso l'alto l'asta *C*.

Nelle figure 2 e 3 è invece rappresentato un altro tipo più piccolo di tappo. Alla parte mobile *B* del tappo sono fissate tre piccole molle *D*, mentre all'asta *C* è fissato un disco *E*.

Le tre molle tendono sempre a portarsi verso il centro, ma ne sono impedite dal disco *E*, che si introduce fra esse alzando l'asta *C*. Per chiudere questo tappo basta perciò introdurre la parte mobile *B* nella parte fissa *A*, tenendo sempre l'asta *C* in alto: dopo si abbassa l'asta *C* e quindi anche il disco *E* allargando le tre molle *D*. Per aprire il tappo basta alzare l'asta *C*.

Fig. 2. Fig. 3.

La piccola catena non serve ad altro che per impedire la perdita della parte mobile del tappo.

Siccome poi l'asta mobile *C* ha, per poter facilmente scorrere, un diametro un po' più piccolo del foro, è così permessa l'entrata dell'aria necessaria all'uscita della benzina.

Generatore di vapore per automobili.

Il nuovo generatore di vapore per automobili, rappresentato nella figura 4, venne ideato e costrutto dal rumeno C. D. Géraki. Ciascuna parte del generatore consiste in un corpo cilindrico centrale *M*, di sezione rettangolare, costruito in acciaio, diviso longitudinalmente in due camere b e b^1 separate da una parete a e chiuse alle loro estremità dalle pareti K e K^1.

Vicino a queste pareti estreme sono praticati dei fori c e c^0 che mettono in comunicazione le due camere b e b^1.

Alle due camere b e b^c sono fissate due serie di tubi f ed f^0 del tipo Field, portanti cioè nel loro interno altrettanti tubi aperti h ed h^1, comunicanti ad una estremità per mezzo di due tubi g e g^1.

L'acqua entra dal tubo S e passa nel tubo g^1: da esse discende in tutti i tubi h^1 per salire poi nella camera b^1 passando nello spazio r^1 compreso fra f^1 ed h^1: siccome i tubi f^1 sono esternamente fortemente riscaldati, così l'acqua che entra da s, passando attraverso h ed r^1, si riscalda ad una temperatura prossima alla vaporizzazione, riempiendo la camera b^1 di una miscela di acqua e di vapore.

Nella camera b il tubo g è invece in comunicazione con il tubo raccoglitore di vapore D.

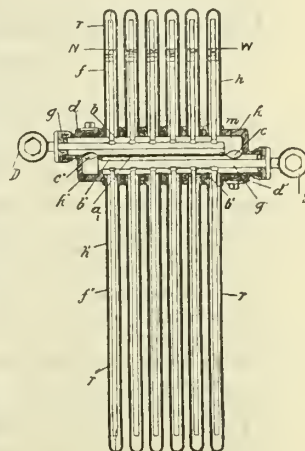
La miscela di acqua calda e di vapore che riempie la camera b^1 passa nella camera b, e sale nello spazio r compreso fra i tubi f ed h: a seconda della pressione che ha l'acqua che viene da S, l'acqua salirà ad un dato livello N W nel tubo f.

Fig. 4.

Il vapore che si forma passa nel tubo h e da esso nel tubo g e nel collettore D.

La rapida circolazione dell'acqua previene qualsiasi deposito di materia solida nei tubi Field e quindi qualsiasi pericolo di ostruzione dei tubi stessi

Questo sistema di generatore di vapore ha tutti i pregi necessari per un automobile, e cioè: leggerezza, sicurezza, e rapida formazione di vapore.

Prof. Ing. EFFREN MAGRINI.

Omnibus automobili e tranvie elettriche.

Si è molto discusso recentemente sui giornali inglesi intorno a una questione, che incomincia a interessare da vicino anche noi: se cioè le tranvie e le linee ferrate elettriche potranno essere intieramente sostituite dagli omnibus automobili. E' utile riassumere gli argomenti dei due partiti. E' vero che gli omnibus a petrolio possono raggiungere una velocità elevata e che possono trasportare molti viaggiatori, ma ciò non vuol dire che la macchina a petrolio sia atta ad essere applicata alle tranvie in condizioni di funzionamento intensivo, come è il caso delle grandi città; quanto alla comparazione del costo d'una tranvia a petrolio con quello di una tranvia elettrica a *trolley*, si può dire che non vi è molta differenza; la tranvia automobile a petrolio è più cara d'acquisto che l'altra, ma per essere giusti bisogna far entrare nel conto il costo addizionale della installazione aerea per il veicolo elettrico; per quello invece che riguarda la gestione, gli automobili a petrolio costano certamente di più, senza contare che con la trazione elettrica la illuminazione delle vetture è compresa nel costo della forza motrice, il che non è coi veicoli a petrolio, il cui motore è assai più complicato dell'altro e richiede operai molto

abili per farlo funzionare regolarmente; aggiungasi che esso non può mettersi in movimento di per sè, ma occorre farlo *demarrer*. Insomma, se è possibile che nei quartieri in cui il traffico non è grande e le distanze sono lunghe, gli omnibus a petrolio possano dare buoni risultati, ciò non è dove esiste un traffico intenso e dove le stazioni di fermata sono vicinissime le une alle altre.

Queste conclusioni, emerse dalla discussione dei giornali inglesi, indicano che se l'omnibus automobile non può ancora sostituire la tranvia elettrica nel servizio interno delle grandi città, può benissimo però e con vantaggio sostituire tutti i sistemi di trazione attualmente in uso sulle vie ordinarie di grande comunicazione.

Per la terza esposizione d'automobili di Torino.

La Commissione permanente dell'Esposizione di automobili di Torino ha ripreso i suoi lavori per la preparazione della terza mostra internazionale da tenersi in Torino nel prossimo febbraio, la quale, sia pel continuo crescente sviluppo dell'industria automobilistica anche in Italia, sia pel successo sempre maggiore che ha arriso a questa iniziativa, è divenuta ormai la maggiore riunione dell'automobilismo industriale in Italia.

Alla Mostra del venturo anno è assicurato un successo ancora maggiore, poichè essa servirà di presentazione al pubblico dei prodotti di tutte le nuove fabbriche sorte in Italia in questi ultimi tempi, e darà una completa misura di tutta la nostra forza industriale, confrontata coi migliori prodotti dell'estero.

L'Esposizione, che si terrà probabilmente tra il 3 e il 18 febbraio 1906, avrà ancora come sede il palazzo delle belle arti al Valentino, aumentato però di un grande salone di oltre 1500 mq., che sarà costruito in aggiunta ai locali attuali e destinato a divenire il *clou* della Mostra.

La Commissione permanente, composta dei signori: march. Ferrero di Ventimiglia, avv. cav. Goria-Gatti. conte Gastone di Mirafiori, cav. Nino Caimi, cav. A. Rostain e cav. L. Scarfiotti, sarà completata da quattro industriali eletti in una prossima adunanza fra tutti i commercianti ed industriali automobilistici italiani, e si trasformerà in Comitato esecutivo aggregandosi alcune altre personalità del mondo sportivo industriale torinese, spingendo alacremente i lavori di ordinamento di questa Mostra, per la quale si hanno buone speranze in un largo appoggio da parte del Municipio di Torino, che giustamente apprezza nell'industria automobilistica uno dei più notevoli coefficenti del benessere economico ed instriale della città.

Scuole di automobilismo

A Torino.

La scuola per meccanici e conduttori di automobili, che prima in Italia si aprì lo scorso anno a Torino, con l'iscrizione di ben 160 allievi che assiduamente la frequentarono, sta per entrare nel suo secondo anno di vita.

I corsi (*gentlemen* e *meccanici*) ricominceranno nel prossimo dicembre ed a svolgere il programma sono chiamati i signori: ing. Michele Ferrero, ing. Emilio Marenco, ing. C. Frascari. ing. L. Bertoldo, ing. G. Vinçon, cav. A. Rostain, cav. avv. C. Goria-Gatti, cav. Calcagni. cav. dott. Calliano e march. avv. Alfonso Ferrero di Ventimiglia.

Alle lezioni teoriche farà seguito un breve corso di esercitazioni pratiche.

A Milano.

Anche la Società d'incoraggiamento d'Arti e Mestieri in Milano, via S. Marta, 18, ha istituito fin dal passato gennaio un corso per dare tutte quelle nozioni elementari che sono indispensabili ad una razionale manutenzione di una vettura automobile ed al suo buon esercizio. Quest'anno tale corso verrà ripreso e potranno frequentarlo tutti i giovani che ottennero la promozione del secondo corso di meccanica nelle scuole di meccanica e di disegno di macchine della Società d'Incoraggiamento d'Arti e Mestieri, e coloro che possono provare mediante esame di avere nozioni elementari sufficienti di disegno di macchine e di conoscere i principî fondamentali di meccanica elementare.

Programma del corso. — Il corso sarà diviso in due sezioni: una di disegno ed una di lezioni orali.

Corso di disegno. — Copia dal vero delle diverse parti costituenti le vetture automobili e le motociclette come motori, trasmissioni, freni, ecc. Studio di dettaglio delle parti essenziali delle vetture automobili.

Lezioni orali. — Richiamo dei principî fondamentali di meccanica. Motori per automobili; loro parti essenziali ed accessorie. — Trasmissioni del movimento. — Norme particolari per il buon funzionamento delle automobili — Lubrificazione. — Freni. — Norme relative alle motociclette.

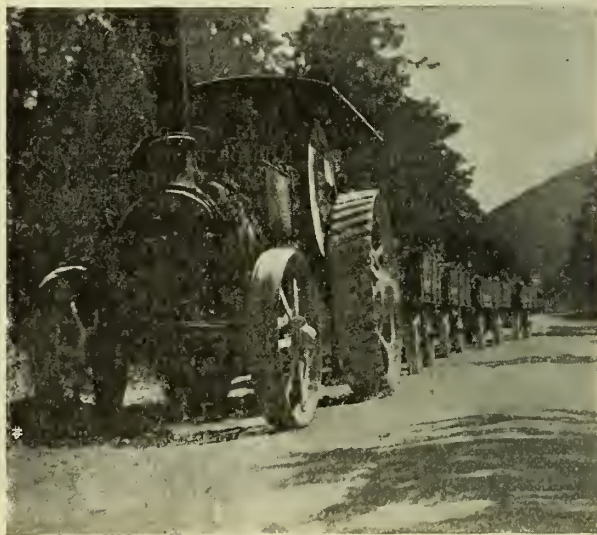
Il corso è libero anche ai non iscritti.

Al corso non possono essere ammessi più di 40 allievi.

Le lezioni di disegno principieranno il giorno 7 novembre e continueranno nei giorni di martedì. mercoledì e venerdì di ogni settimana dalle 19,30 alle 21,30.

Le lezioni orali principieranno il giorno 9 novembre alle ore 20 e proseguiranno nei successivi giorni di domenica alle ore 13 e di giovedì alle ore 20 di ciascuna settimana fino alla fine di marzo 1906.

Un automobile lento... ma poderoso.

Veramente si tratta di una locomotiva stradale, ma il nuovo Regolamento di polizia stradale ha messo queste locomotive insieme ai rapidi automobili e la locomotiva rappresentata dall'illustrazione è appunto elencata col N. 1 fra gli automobili della provincia di Caserta.

Essa è capace di trascinare 4 carri carichi di pietrame e cioè un peso netto di ben 32 tonnellate, su strada pianeggiante; colla pendenza dei 10 per cento essa trascina invece un carico netto di 18 tonnellate.

La forza massima sviluppata è di 75 cavalli effettivi, mediante due cilindri a vapore sistema Compound, e la velocità di percorso è di 6 chilometri l'ora, col consumo di circa 40 chg. Cardiff all'ora. Essa è impiegata su alcune strade della provincia di Caserta per il trasporto del pietrisco che la Società ingg. Gola e Conelli impiega per la cilindratura nella proporzione di ben 80 metri cubi al giorno, cioè circa 24 000 metri cubi all'anno. Ecco una

somma di lavoro veramente importante, ma pur necessaria per la buona e razionale sistemazione di quelle strade.

Simili locomotive sono usate per tutti i trasporti di forti carichi pei quali non interessa la grande velocità, o che non possono essere frazionati. Così le cave di marmi trovano in esse un valido sussidio pel trasporto dei blocchi che devono essere caricati sui vagoni ferroviari o su bastimenti; l'Artiglieria ed il Genio militare pure possono con esse organizzare dei treni di grande portata quali occorrono pel servizio militare.

L'elettricità e l'automobilismo.

Carica degli accumulatori.

Mezzi di carica. — Chi non può in altro modo avere a sua disposizione energia elettrica può produrla direttamente colle pile.

Il tipo più adatto per la carica degli accumulatori è la *pila Daniell* per la facilità del montaggio, per la quantità e costanza della corrente che se ne ottiene, e pel prezzo di costo ed esercizio.

Essa consta di un recipiente cilindrico di vetro nel quale sta una lamina curva di zinco (polo —); in questa è un vaso poroso ed in questo una lamina curva di rame (polo +). Quest'ultima dev'essere munita nella parte superiore di una specie di cestello fatto coi fili di rame, per tenere dei cristalli di solfato di rame.

Per montare la pila si versa nel vaso di vetro una soluzione di acido solforico al 5 per cento (cioè della densità di 1.031 oppure di 4,2 Beaumé) e nel vaso poroso una soluzione satura di solfato di rame. Questa vien tenuta sempre satura dai cristalli di solfato di rame che si mettono nel cestello e che devono pescare nel liquido.

Per caricare un accumulatore doppio da motocicletta occorrono otto pile Daniell alte cm. 20 circa, per uno da automobile ne occorrono pure otto, ma possibilmente più grandi.

Le pile si dispongono in serie, cioè collegando il filo del rame della prima col filo dello zinco della seconda e così via. Il filo libero del primo zinco va attaccato al polo negativo dell'accumulatore e quello dell'ultimo rame all'ampèremetro (vedi *Rivista* febbraio, pag. 53) e da questo al polo + dell'accumulatore (vedi fig. 1).

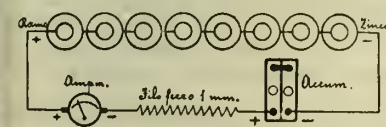



Fig. 1.
Carica di un accumulatore doppio con pile Daniel.

Possedendo un ampèremetro di quelli a forma dei voltmetri tascabili, lo si attacca come è indicato nella figura 2.

Se l'intensità della corrente indicata dall'ampèremetro è maggiore di quella occorrente per la carica dell'accumulatore, si inserisce fra l'ampèremetro e il morsetto + dell'accumulatore qualche metro di filo di ferro, del diametro di circa un millimetro. che si accorcia man mano che la corrente s'indebolisce.

Durante il procedere della carica si deve sifonare con un aspiratore da fiaschi dal fondo dei vasi di vetro delle pile il solfato di zinco che si produce; ed aggiungere in sua vece l'acido al 5 per cento. Parimente si terranno sempre dei cristalli di solfato di rame nel cestello.

Finita la carica si lavano ben bene i vasi porosi. La soluzione di solfato di rame è riutilizzabile; quella di acido solforico no.

Prima del montaggio è utile di rialmagamare gli zinchi strofinandoli con del mercurio e dell'acido nitrico o solforico.

Si possono anche impiegare le *pile Bunsen*, che invece del rame hanno un bastone di carbone. Di queste ne bastano da 6 a 7 (fig. 2). Nel vaso di vetro si mette acido solforico al 10 per cento e nel vaso poroso acido nitrico a 36°-40° Beaumé. Durante il funzionamento devono essere tenute all'aperto o sotto una cappa perchè esalano vapori nitrosi.

La disposizione ed i particolari sono gli stessi di quelli indicati per le pile Daniell. L'acido nitrico del vaso poroso si deve cambiare per metà ogni 3-4 ore.

Si possono anche impiegare le pile *Cupron*, che, eccezione fatta pel costo, presentano parecchi vantaggi sulle altre.

La pila Cupron consta di un vaso parallelepipedo di vetro nel quale stanno due lastre di zinco amalgamato e fra esse una lastra porosa di ossido di rame. Il vaso è riempito con soda caustica a 20°-22° Beaumé e con uno straterello di petrolio. Detta pila si conserva inalterata per lungo tempo anche se non adoperata e non richiede di essere rinnovata che quando l'ossido di rame è tutto ridotto e la soluzione di soda è satura di sale di zinco.

Fornisce corrente molto a lungo ed ha una tensione quasi costante di volta 0,75. Per caricare un accumulatore doppio ne occorrono dunque da 6 a 7.

Fig. 2
Carica di un accumulatore doppio con pile Bunsen.

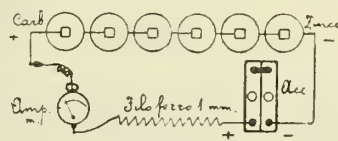
Chi possiede *corrente elettrica per illuminazione* deve anzitutto assicurarsi che questa sia *continua* e non alternata, non essendo quest'ultima adatta alla carica diretta degli accumulatori. Può chiederlo direttamente all'officina produttrice e deve accertarsi che sia sempre continua, perchè in molti impianti di luce si fa l'alimentazione alternativamente colla corrente continua e coll'alternata.

Per assicurarsene da sè e per procedere nel medesimo tempo alla determinazione della polarità della linea, se trattasi di corrente continua, si procede anzitutto a tagliare uno dei fili della copia che alimenta una o più lampade (fig. 3 e 4), a denudare i due capi del filo tagliato e ad attaccare a questi due altri fili. Questi serviranno alla carica come è indicato nelle figg. 3 e 4 e come è detto più avanti. Intanto se ne congiungono le due estremità e si accende la lampada, poi si staccano e si appoggiano i due capi alla distanza di un millimetro su un pezzo di *carta polare* (alla fenolftaleina) bagnata. Se uno dei capi lascia un segno rosso sulla carta, allora si tratta di corrente continua ed il filo che lascia il segno rosso è quello del negativo. Se ambedue i capi lasciano un segno rosso, allora trattasi di corrente alternata.

Fig. 3.
Carica di un accumulatore con una lampada.

In mancanza di detta carta si possono attaccar ai due capi dei fili due pezzi o *fili di piombo* pulito, ed immergerli vicini in un bicchiere contenente della soluzione di acido solforico. Dopo mezz'ora circa che la corrente passa, il piombo attaccato il polo + sarà diventato color rosso pulce. Se si tratta di corrente alternata, i due pezzi di piombo saranno ricoperti di uno strato bianchiccio senza che nessuno sia diventato rosso.

Quando trattasi di corrente continua, in mancanza di carta polare si può adoperare della carta *rossa di tornasole* bagnata di soluzione di sale da cucina. In questo caso il polo negativo lascia un segno azzurro.

Altro mezzo per distinguere la polarità di una linea è il seguente, facile ed alla portata di tutti: Si puliscono con carta vetrata i due capi dei fili di rame e si immergono in un bicchiere contenente *acqua salata* con un

cucchiaio di sale da cucina. Il filo che al passaggio della corrente dà molto sviluppo di gas è il polo negativo, l'altro filo che diventa bianco-verdastro e non dà gas è positivo.

Il metodo più semplice per la determinazione della polarità è dato dall'uso degli *indicatori dei poli*. Un tipo di questi è quello a forma di orologio con una lancietta munita dei due segni + e —, che si usa come un voltmetro (fig. 5). Un altro tipo è quello a *boccetta* contenente un liquido che si colora diversamente al polo + ed al —.

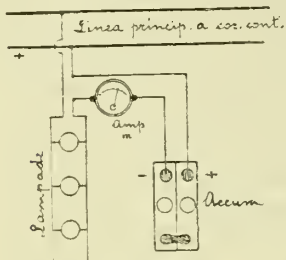



Fig. 4.
Carica di un accumulatore con parecchie lampade.

In ogni caso, determinata la polarità, per la carica dell'accumulatore si deve attaccare il polo positivo della linea al morsetto positivo o + o rosso dell'accumulatore ed il negativo naturalmente al negativo.

Per procedere alla carica nel caso delle figg. 3 e 4 si attaccano i due capi dei fili ai morsetti dell'accumulatore + con + e — con — e si accende la lampada (fig. 3), oppure tante lampade (fig. 4) quante ne occorrono per consumare gli ampères indicati come regime normale di carica dell'accumulatore, tenendo presente che una lampada da 16 candele alla tensione usuale di 110 volta consuma in media mezzo ampère. Se non si ha il mezzo di accendere molte lampade, si farà la carica con una lampada sola, cioè con mezzo ampère, ed allora la durata della carica sarà più lunga proporzionalmente alla corrente che si dovrebbe impiegare. Si può accelerare sostituendo alla lampada da 16 candele altre da 32, da 50, ecc. Si può anche inserire su un filo l'ampère-metro per leggere gli ampères di carica (fig. 4).

Fig. 5.
Cercapoli.

Fig. 6.
Caricatore di accumulatori.

Sul metodo sopra descritto è basato il *caricatore di accumulatori* che si vede nella fig. 6 e che è molto pratico. Per applicarlo si avvita il tappo *T* a vite al posto di una lampada accesa alimentata da corrente continua. Si innesta la lampada levata nel portalampada *L* che si trova all'estremità del filo, si toccano fra loro i due ganci, la lampada si accende e l'apparecchio segna la polarità. A seconda di questa indicazione si fissano i ganci ai morsetti dell'accumulatore e la carica procede coll'intensità di circa mezzo ampère (lampada da 16 candele a 110 volts).

Per intensità maggiori si usano *i quadretti di carica* (fig. 7). Questi sono muniti di quattro morsetti, due per i fili che vengono direttamente dalla linea principale e due per i fili che vanno agli accumulatori. Portano da due a sei lampade, valvole, ampère - metro, volt - metro con interruttore a bottone per la lettura della tensione degli accumularori, interruttore principale, ecc. L'intensità della corrente di carica si regola accendendo più o meno lampade.

Fig. 7.
Quadretto per carica accumulatori.

Dove invece della corrente continua esiste corrente alternata, si può utilizzare questa per la carica degli accumulatori trasformandola prima in continua per mezzo di quadri od apparecchi *raddrizzatori* o di *celle elettrolitiche* ordinariamente ad elettrodi di alluminio.

In questi casi è necessario rivolgersi ai negozianti specialisti tanto per l'acquisto come per le istruzioni e per l'uso.

Modalità di carica. — In ogni accumulatore è indicata la *corrente normale di carica*. Si può caricare con con corrente più debole; ma non è prudente usare corrente più forte.

La carica si può considerare finita quando le placche sviluppano delle *bollicine gasose*, ma per la buona conservazione delle placche è utile prolungarla ancora un ora dopo il principio dello sviluppo di gas. Questo si può percepire anche accostando l'orecchio.

E' bene levare i tappi per lasciare libero sfogo ai gas ed è raccomandabile di non avvicinare una fiamma al foro del tappo durante l'ebullizione di fine carica per evitare uno scoppio.

La tensione di un accumulatore semplice durante la carica si eleva da principio in poche ore fino a volta 2,2 circa e poi cresce lentamente fino a 2,3. Da 2,3 a 2,5 l'aumento è più rapido. A seconda che l'intensità di carica è debole o forte, la *tensione alla fine della carica*, cioè quando le placche sviluppano gas, può essere di volta 2,4-2,5 ed anche 2,6-2,7.

Si possono caricare parecchi accumulatori doppi contemporaneamente disponendoli in *serie*, cioè unendo il polo + del primo col polo — del secondo e così via ed attaccando i due poli estremi liberi ai poli omonimi della linea.

Nel mettere in serie parecchi accumulatori, bisogna badare che essi richiedano all'incirca la stessa intensità di carica. Se vi fosse grande differenza, sarà necessario caricare coll'intensità di corrente richiesta dal più piccolo di essi.

La carica degli accumulatori scarichi deve essere fatta non più tardi di qualche giorno dopo che si è verificata la loro deficienza al servizio. Il lasciarli scarichi per delle settimane, come molti fanno, è dannosissimo perchè interviene la solfatazione delle placche. Questa è visibile dal color bianchiccio che esse prendono ed anche dell'alterarsi della gelatina.

E' quindi sottinteso che non si deve lasciare l'accumulatore scarico od anche solo mezzo scarico durante tutto l'inverno, occorre cioè di farlo ricaricare alla fine della stagione autunnale o prima di un periodo un po' lungo di inattività.

La solfatazione, con tutte le malattie inerenti, e cioè dilatazione ed incurvamento delle placche, alterazione della gelatina, diminuzione della densità dell'acido, ecc., si guarisce, levando l'acido vecchio e quella parte di gelatina che è possibile togliere, sostituendoli con acido nuovo, alla densità di 21 Beaumé e caricando con l'intensità normale di carica segnata sull'accumulatore per un tempo doppio o triplo di quello necessario per una carica ordinaria. Questa dura in media 12 ore; la carica per guarire la solfatazione o *sopracarica* dovrà dunque durare 24 ed anche 36 ore. Non è necessario che essa venga fatta tutta di seguito, potendosi, per esempio, caricare in parecchie notti consecutive. L'accumulatore può essere rimesso senz'altro in servizio.

Si usano poi le *sopracariche* di 5-10 e magari 20 ore dopo il principio dell'ebullizione, tutte le volte che l'accumulatore, pur non avendo guasti visibili, non ha la sua capacità; quando un elemento è deficiente rispetto all'altro; dopo le riparazioni od i lavaggi delle placche; dopo aver lasciato l'accumulatore parecchio tempo scarico, ecc.

Tutte queste istruzioni non spaventino il possessore di un accumulatore. Esse sono scritte specialmente per chi ne deve far mestiere. Oggi sono in commercio buoni accumulatori che non richiedono di essere caricati che dopo parecchi mesi di marcia. Allora se non si ha como-

dità di farlo a casa propria od in paese, si spedisca l'accumulatore al fabbricante, a mezzo pacco postale con cassettina a tetto e maniglia di corda. Si spenderanno due lire di più per le spese di trasporto, ma l'occhio del tecnico conserva l'accumulatore!

(*Continua*). IL DOTTORE.

Tenete i cani.

Il cane è l'animale più affezionato all'uomo, ma è altresì la bestia più pericolosa per gli automobilisti. Molti incidenti, e alcuni abbastanza gravi, sono stati causati da cani abbandonati sulle strade: ma v'ha di più poichè molte volte gli automobilisti o per l'ostacolo impreveduto o per evitare maggiori guai, sacrificano loro malgrado i cani sulla strada: avviene che i loro proprietari accampino poi p etese di compenso esagerate, che molte volte *pro bono pacis* vengono anche corrisposte.

Ora è ovvio qui riportare che vi ha un articolo 55 del Regolamento d'igiene pubblica che impone obbligo a tutti i proprietari e detentori di cani di custodirli bene.

Tale *memento* ha fatto l'egregio nostro socio signor A. Olivieri, sindaco di Cavazuccherina, con un avviso nel quale viene nello stesso tempo ricordata la contravvenzione da comminarsi " a tutti i proprietari o detentori di quei cani che sulle vie rincorrono od in altro modo molestano i viandanti, siano alla pedona, o trainati con qualsiasi sistema di locomozione. „

L'esperimento degli automobili alle manovre militari ha dato, sotto ogni rapporto, risultati soddisfacenti, tali da consigliare il ministero della guerra a disciplinare con norme regolamentari definitive l'impiego di uesti veicoli nei servizi campali.

Gli automobilisti vogliono boicottare la Svizzera. — Il Comitato centrale del Club automobilistico svizzero ha preso cognizione di una lettera della Legazione svizzera a Berlino annunciantegli la prossima convocazione a Parigi di una conferenza internazionale dei Clubs automobilistici e di tutte le persone ed industrie occupantisi di automobilismo per organizzare un boicottaggio in danno della Svizzera da parte del mondo intiero.

La lettera invita il Club automobilistico di Svizzera ad esaminare le misure da prendere per tale eventualità.

Il Comitato pose la questione allo studio.

Telegrafo... automobile. — Secondo il *New York Herald*, l'applicazione della telegrafia senza fili sarebbe possibile anche viaggiando in automobile ed in *yachi*. Il signor William Wetmore, uno tra i membri anziani del New York Yacht Club, ha installato sulla sua vettura un apparecchio radiotelegrafico, mantenendo così costanti le sue relazioni con la famiglia a New York.

In vista del probabile sviluppo di questo nuovo mezzo di comunicazione, una Compagnia industriale si starebbe già occupando della produzione degli apparecchi necessari più potenti di quelli usati dall'avveduto turista americano.

Motoristi prudenti. — Togliamo dalla rivista inglese *The Car:*

L'on. J. Scott Montagu, fondatore di una lega di prudente condotta fra motoristi, ha così codificato le norme che gli ascritti si obbligano di seguire:

Rallentare: Traversando città e villaggi. — In prossimità di uno svolto o d'un crocevia. — Davanti a scuole, ville, chiese. — Nell'incontrare od oltrepassare ciclisti o pedoni su strade polverose o fangose. — All'incontro di donne (scansarle per quanto è possibile). — allo sbocco di una strada. — All'approssimarsi di bestiame. — In vista di qualche ubbriaco sulla strada.

Fermare: Per qualsiasi accidente, anche estraneo alla vostra responsabilità, prestate tutti quei soccorsi che sono in vostro potere e notate i nomi di qualche testimone presente a vostra salvaguardia per eventuali azioni che vi potessero interessare. — Allorchè un cavallo si imbizzarrisce, non attendete che il conduttore vi abbia sollecitato. — Persuadetevi che facilmente commettono errori quelli che camminano sulla stessa strada da voi percorsa. Un cocchiere può sbagliarsi di redine; un pedone, esitante sulla direzione a seguire, può mettervi nell'imbarazzo.

Meglio quindi contare su se stessi per schivare un pericolo, diffidando sempre del passante. La via è pubblica, siate quindi cortesi e prudenti e guidate sempre da persona inspirata a principî tanto umanitari quanto cavallereschi.

Fra la Svizzera ed il Piemonte. — Il Consiglio Federale Svizzero ha votato la costruzione di due linee fra il Canton Vallese, il Canton Ticino e i confini del Piemonte. La prima linea è quella di Briga, centro del Vallese, ad Airolo, dove si apre l'imbocco verso l'Italia della Galleria del Gottardo. La linea salendo la Val Conies o Alto Vallese, raggiungerebbe Airolo sotto il passo di S. Giacomo, dal quale si scende sull'Ossola per la cascata dei Toce e la Valle Formazza. L'altra da Locarno raggiungerebbe il confine italo-ticinese di Valmara sulla riva del lago Maggiore. La prima attraverserà una delle più ampie e severe vallate delle Alpi fra l'Oberland e l'Italia, che finisce col celebre ghiacciaio del Rodano, elevandosi da Briga (m. 684) a m. 1753, dove, presso Imgletscher, comincia il ghiacciaio.

La contropolizia automobilistica. — L'Associazione Automobilistica di Londra ha testè creato una " contropolizia automobilistica „ composta di staffette-informatori e di pattuglie.

Le staffette sono dei ciclisti che hanno per missione speciale di scoprire le imboscate e gli agguati degli agenti di polizia: essi si tengono in contatto colle pattuglie che aiutano gli automobilisti in caso di *pannes*, avvertono quelli che passano la velocità regolamentare, li stornano dalle imboscate degli agenti, fanno e cercano i testimoni in caso di contestazioni.

Una istituzione questa che par fatta apposta pel Comune di... Affori!

Servizio automobilistico Lugagnano-Bardi. — Il dì 21 settembre venne inaugurato ufficialmente il servizio automobilistico Lugagnano-Bardi, mediante un carro a vapore, da strada, della forza di 70 cavalli nominali, fabbricato dalla ditta Straker Steam Vehicle e C. di Londra, e adottato dall'impresa Capelli e Bargoni.

Il viaggio non poteva compiersi meglio: in sole 4 ore e 45 minuti, si arrivò a Bardi.

All'arrivo tutta Bardi — alla testa della quale erano le autorità locali — stava ad attendere i gitanti, che furono accolti con le più entusiastiche acclamazioni.

Dopo una visita alla borgata ed all'antico castello, i gitanti si raccolsero a banchetto all'albergo del Pavone.

Alle 15 i gitanti presero posto sulla vettura pel ritorno, accompagnati da immensa folla.

Il ritorno fu effettuato in sole 4 ore e 10 minuti; con una velocità media di nove chilometri all'ora.

E così il gran problema della comunicazione con Bardi può dirsi felicemente risolto.

Scarpe a motore. — Secondo le *Basler Nachrichter* si dovrebbe ad un ingegnere di Basilea la nuova invenzione. Un motore leggero sarebbe applicato alla calzatura, e consentirebbe di percorrere assai facilmente 4 metri al secondo, cioè 14 chm. all'ora.

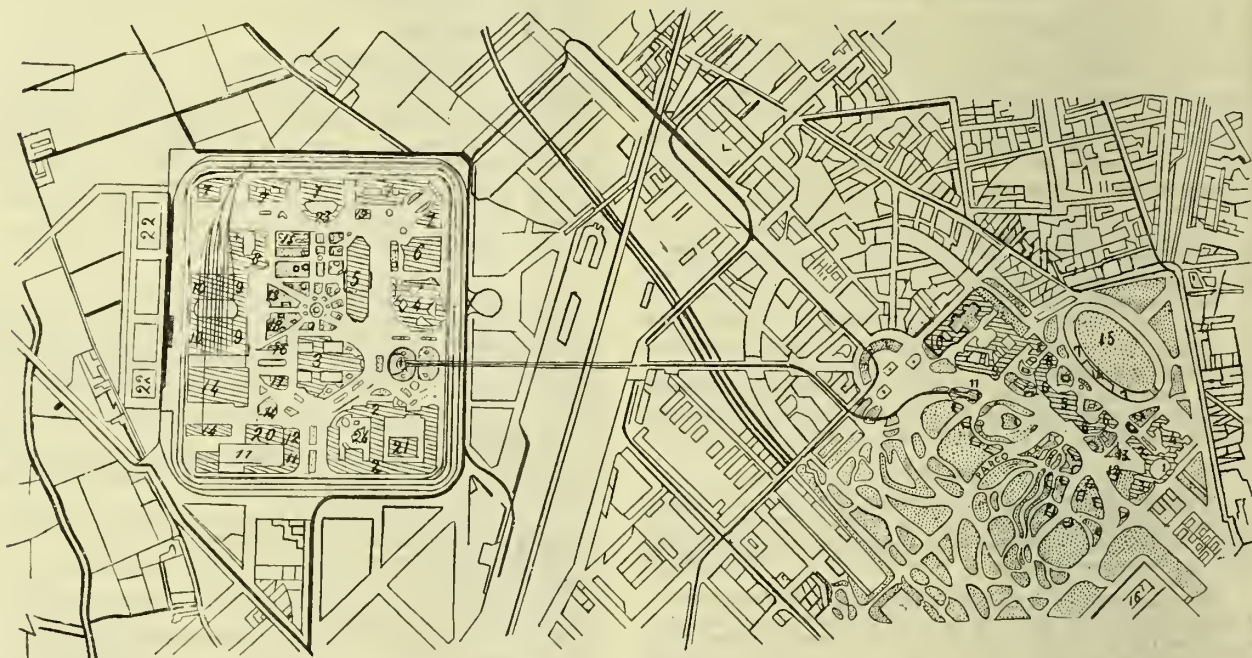
Ma dopo la notizia divulgata molto tempo fa, della macchina per saltare, dovuta ad un inventore tedesco, e di cui più nessuno riudì parlare, quale accoglienza si può serbare alla nuova scoperta dell'ingegnere svizzero?

La Società Veneta ha deliberato di attivare prossimamente un servizio automobilistico-ferroviario fra Padova-Cittadella-Bassano e viceversa.

Si tratta di vagoncini automobili (sempre a base di forza carburea) viaggianti sulle rotaie stesse dell'attuale ferrovia, capaci di trasportare circa 80 viaggiatori fra I e II classe. Il viaggio verrebbe effettuato in un'ora circa, a prezzo molto inferiore a quello della ferrovia, e si effettuerebbero, per ora, cinque corse al giorno, frammezzate colle cinque attuali.

La nota umoristica.

A che serviranno fra qualche anno i cavalli.

PIANTA GENERALE
DELL'ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI MILANO 1906

Edifici in Piazza d'Armi.

1° Stazione ferroviaria elettrica elevata. - 2° Galleria del Lavoro. - 3° Trasporti marittimi. - 4° Automobilismo e ciclismo. - 5° Sezione d'Arte Decorativa francese. - 6° Carrozzeria. - 7° Agraria. - 8° Sanitaria e Croce Rossa. - 9° Ferroviaria. - 10° Apparecchi di sollevamento. - 11° Parco Aereostatico, Aereonautica. - 12° Metereologia e Metrologia. - 13° Padiglione della città di Milano. - 14° Austria. - 15° Il Cairo a Milano. - 16° Padiglione Orlando-Terni. - 17° Padiglione Ansaldo-Armstrong. - 18° Padiglione Krupp. - 19° Lavoro degli Italiani all'estero. - 20° Centrale elettrica. - 21° Mostra serica. - 22° Deposito imballaggi. - 23° Caserma ed esposizione materiale pompieri. - 24° Padiglione R. Manifattura Tabacchi. - Senza numero: Padiglione della Società Piemontese per la coltivazione delle viti; ristoranti, spacci tabacco, ecc.

Edifici al Parco.

1° Ingresso d'onore. - 2° Il Sempione. - 3° Retrospettiva dei Trasporti. - 4° Piscicultura e Acquario. - 5° Salone per i festeggiamenti e concerti. - 6° Belle Arti. - 7° Belle Arti. - 8° Architettura. - 9° Arte decorativa Moderna. - 10° Previdenza. - 11° Stazione della ferrovia elettrica elevata. - 12° Comitato. - 13° Poste e Telegrafi e Stampa. - 14° Salone dei Congressi. - 15° Anfiteatro dell'Arena. - 16° Castello di Milano. - 17° Deposito vetture tramviarie. - Senza numero: Padiglione Ignazio Florio (pesca del tonno); ristoranti, spacci tabacco, ecc.

Come è noto, e come si vede anche dalla pianta che riproduciamo quassù, l'esposizione internazionale che l'anno venturo farà convergere su Milano l'attenzione di tutto il mondo industriale ed artistico, si stenderà per la sua maggiore ampiezza nel recinto del Parco ed occuperà per il rimanente la vasta area della Piazza d'Armi. Una ferrovia elettrica elevata, congiungerà le due isole, diciamo così, a guisa di un'aerea passerella, avente i capi, ossia le stazioni, nel cuore degli edifici. Il Parco sarà specialmente riservato alle Belle Arti, che avranno quattro gallerie, due per le Belle Arti propriamente dette, una per l'Architettura ed una per l'Arte decorativa moderna. La Mostra Retrospettiva dei Trasporti, la Galleria per le Poste e Telegrafi e Stampa, l'esposizione di Piscicultura e l'Acquario occuperanno tutta l'area a sud-ovest dell'Arena. Vi saranno pure qui il Salone dei Congressi — che devono essere una infinità — il Salone per i Festeggiamenti e Concerti — che non dubitiamo saranno molti ed attraenti — la sede del Comitato, a sinistra di chi entra, posta fra la Mostra dei Trasporti e quella delle Poste e Telegrafi.

In Piazza d'Armi, il visitatore, scendendo dalla ferrovia aerea, avrà alla sua destra le sezioni dell'Automobilismo e della Carrozzeria ed alla sinistra le superbe Gallerie del Lavoro, delle quali è già visibile la struttura generale: l'intera Sezione del Lavoro occuperà un'area di 45000 metri quadrati, di cui 20000 all'incirca saranno ricoperti dalle gallerie: basti dire che una di queste misura 250 metri di lunghezza e 25 di larghezza per dare un'idea della vastità degli edifici.

Anche i lavori per la Mostra della Marina — che sorgerà proprio di fronte alla stazione della ferrovia in linea retta col Parco — sono a buon punto e l'ossatura in legno che fin d'ora si erge maestosa dà completo affidamento della splendida riuscita di questa Mostra; all'ingresso si innalzerà una torre che, rivestita da finta pietra e con ornamenti di finto bronzo, raggiungerà l'altezza di 80 metri e dovrà reggere un gran faro; a quest'ora la torre è già alta una cinquantina di metri.

Dietro l'area della Sezione della Marina, sono segnate le Sezioni della Germania (60000 mq.), della Francia (15000) e dell'Austria (10000); e ancora più lungi sono segnate le località dove dovranno sorgere tutti gli altri padiglioni e tutti gli altri edifici che renderanno bella ed attraente l'esposizione prossima.

DI QUA E DI LÀ

I RESTAURI E LE DECORAZIONI DELLA MOLE ANTONELLIANA. — Il Consiglio direttivo del Museo nazionale del risorgimento italiano, nell'ultima sua seduta, tenutasi sotto la presidenza del sindaco senatore Frola e coll'intervento dei membri on. Villa, vice presidente; senatore Carle, prof. comm. Rinaudo, generale comm. Chiala e comm. Avondo, ha deliberato, d'accordo colla Amministrazione municipale, l'esecuzione di nuovi importanti opere di finimento e di restauro nella guglia della Mole Antonelliana, che del Museo del risorgimento dovrà essere sede. Tali opere si sono rese necessarie in seguito alla caduta della statua del genio alato che coronava la guglia della Mole, caduta causata dal violento uragano dell'11 agosto dello scorso anno, per quanto fosse stato scongiurato ogni pericolo colle varie opere già eseguite d'urgenza subito dopo il fatto.

Mole Antonelliana a Torino.

I lavori di ricostruzione della guglia già vennero con sollecitudine iniziati sotto la direzione dell'ingegnere cav. Ern. Ghiotti dell'Ufficio municipale dei lavori pubblici, specialmente incaricato. Se non sopravveranno circostanze straordinarie, si spera potranno essere ultimati entro il corr. anno.

In luogo dell'angelo o genio alato, di cui il ricollocamento si riconobbe inopportuno, venne dallo stesso Consiglio del Museo del risorgimento, d'accordo con la Giunta municipale, stabilito di collocare sull'alto della guglia una grande stella dorata, la quale verrà, molto opportunamente, a coronare il grande edificio, nel quale dovranno essere conservate le gloriose memorie del nostro risorgimento. Tale stella sarà collocata a posto non appena saranno ultimati i lavori di ricostruzione suddetti.

Naturalmente il progetto di ripristino della guglia e della posa in opera della stella è studiato in guisa da ottenere la massima sicurezza pur raggiungendo l'altezza primitiva.

Nell'interno della Mole poi si stanno eseguendo altre importantissime opere per la decorazione della grande aula, su disegno del prof. Annibale Rigotti. Tali opere vennero deliberate dal Consiglio direttivo del Museo del risorgimento sovraindicato, in seguito a pubblico concorso, approvato dal Consiglio comunale.

Venne già ultimata la decorazione della grande cupola e del cupolino e presentemente proseguono i lavori per la decorazione delle pareti laterali.

RIESE è un comune della provincia di Treviso, distretto di Castelfranco (dalla cui stazione ferroviaria dista 8 chilometri, verso nord); e conta colle sue varie frazioni, 4872 abitanti. Il capoluogo però non ha che poche centinaia d'abitanti, ed è composto d'una sola contradina, ad una cui estremità è la chiesa parrocchiale, ed all'altra la piccola piazza Pio X; perchè è appunto su quella piazza che guarda l'umile casuccia (ora trasformata in una specie di santuario visitato del continuo da migliaia di devoti e di curiosi) nella quale, il 2 giugno 1835 nacque, di modestissima e povera famiglia, Giuseppe Sarto, che fu proclamato, il 4 agosto 1903, papa, e che assunse il nome di Pio X. Presso la casetta è il modesto Albergo alle due Spade, del signor Giovanni Parolin,

Chiesa di Riese, patria del papa.

cognato, e della signora Teresa Sarto Parolin, sorella di Pio X. I due coniugi sono a capo d'una famiglia patriarcale; e figli, figlie e nuore lavorano democraticamente all'osteria, alla macelleria, al negozio di pizzicagnolo. Nella piazzetta davanti alla detta casuccia il 22 ottobre u. s. venne inaugurato un busto di Pio X, opera assai accurata del professor Guido Giusti di Venezia. Il disegno del basamento (di pietra di Verona) e della ringhiera che lo circonda è dovuto al prof. Antonio Bon. Il busto (di marmo di Serravezza) è alto m. 1,35; tutto il monumento m. 4,75. L'inaugurazione si fece col concorso di sei vescovi, di un numero straordinario di bandiere di società cattoliche, e di immensa folla.

A Riese, paesello lindo, pulito, grazioso, sono parecchie graziose villette; e notevole è sopra tutte la Villa Venier (che sorge ov'era l'antico Castello di Riese) con ampio giardino, ricco di piante rare, e con viali che hanno per isfondo pittoresco i colli di Asolo ed i monti che fiancheggiano il Piave al suo uscire nella pianura.

Dalla piccola piazza Pio X si diramano varie strade, fiancheggiate da alte siepi di robinie o da filari di pioppi: verso ovest per Spineda, Loria, Cassola e Bassano; verso

sud-ovest per Poggiana, Rossano e Cittadella; verso sud per Castelfranco; verso est per Montebelluna; verso nord per San Vito e Asolo. Le strade in generale sone buone e ben

Casa ove nacque il papa a Rieso.

tenute, anche quando si tratta di strade strette e comunali. Se in tutta Italia le strade fossero ben costruite e tenute come nel Veneto, l'Italia sarebbe sotto questo rapporto la prima nazione del mondo!

A NOALE, in una cui frazione Briana) nacque Pietro Fortunato Calvi, il giorno 24 settembre si tenne la commemorazione dell'eroe, che diresse strenuamente la difesa del Cadore nel 1848, e lasciò la giovane vita sul patibolo a Mantova il 4 luglio 1855. Le sue ossa, trasportate da Mantova ove il cadavere del biondo guerriero era stato sepolto ai piedi della forca) nel 1867 nel cimitero di Noale, furono ora, con solenne cerimonia, deposte in una nuova tomba. La commemorazione fu tenuta dall'avv. Battista Pellegrini. Riproduciamo qui, in memoria del patriottico avvenimento, una delle belle fotografie favoriteci dal socio signor Pedenin, e riproducenti un tratto del corteo traversante la graziosa e patriottica cittadina veneta.

IL CASTELLO DI PIZZO, ove il 13 ottobre 1815 fu fucilato il prode re Gioacchino Murat, con decreto ministeriale del 3 giugno 1862 fu dichiarato monumento nazionale. In memoria perenne di quello storico avvenimento, nel 1900 fu murata sulla parete del castello, verso la città, una lapide colla seguente inscrizione: *Alla memoria benedetta — del — Re Gioacchino Murat — principe glorioso nella vita — impavido davanti la morte — qui dove fu fucilato — questa pietra — riscatto d'un giorno — reso tristissimo — dalla ferocia d'un governo insano — il Comune di Pizzo — con riverente rimpianto — pose — MCM.* — Nelle camerucce del castello erano allogate le scuole elementari; ma esse dovranno ora essere tolte di lì, perchè il terremoto rese il castello inabitabile e pericolante. Per questo ricordo storico, per questo monumento nazionale, i cittadini di Pizzo mostrarono però sempre ancor minore rispetto che il terremoto; perchè le fosse attorno al castello sono ridotte a latrine pubbliche, molto pubbliche; e passando il piccolo ponte che adduce alla porta d'entrata, bisogna chiudere gli occhi e turarsi il naso, per vincere lo schifo che suscitano i segni delle continue visite del gentile re del creato! Auguriamo che il governo ripari il castello... e che il comune trasporti in altra località meno storica e monumentale la pubblica latrina.

Prigione di Murat nel Castello del Pizzo.

IL TERREMOTO DELLA CALABRIA è diventato l'argomento del giorno; e noi non possiano dimenticarlo, tanto più che esso servì a richiamare l'attenzione di tutta l'Italia su quelle contrade che tanto più devono essere amate quanto maggiore è il bisogno che esse hanno di venire sollevate materialmente e moralmente dai fratelli del resto della nazione. Ben 170 sono i paesi distrutti o da distruggere; e mentre si penserà al modo di riedificarli, si stanno costruendo presso le loro rovine baracche di legno. Molte di quelle baracche vengono costruite dai soldati del Genio; e riproduciamo qui una fotografia che riproduce un gruppo di soldati del Genio che, sotto la direzione del tenente Giovanni Ferreri, fabbricano baracche presso Comerconi, una delle località più gravemente danneggiate.

Comunicati e notizie del Touring

Deliberazioni del Consiglio.

Il Consiglio direttivo nella seduta del 4 ottobre p. p., presenti: Johnson, Badini, Bertarelli, Barutta, Binda, Candiani, Favari, Gola, Guastalla, Guasti, Moldenhauer, Moro, Silvestri, Vigliardi, Zaffaroni, sotto la presidenza del direttore generale comm. Federico Johnson, ha preso tra le altre le seguenti determinazioni:

CAPO UFFICIO

Si nomina capo ufficio e segretario generale del T. l'ing. avv. Bernardo Garbati, del quale si accolgono le dimissioni da consigliere.

ANNUARIO GENERALE 1906

Si approva la relazione della Commissione di studio per la compilazione dell'*Annuario generale 1906* stabilendo di iniziare immediatamente il lavoro dimodochè la pubblicazione possa avvenire entro il mese di aprile.

Si prende atto e si ratificano le seguenti deliberazioni prese d'urgenza dalla Direzione:

CARTELLI INDICATORI

Ha autorizzato l'acquisto delle carte al 100 000 per l'aggiornamento del grafico dei Cartelli indicatori allo scopo di migliorare i criteri di distribuzione con l'obbiettivo determinato di una dotazione progressiva delle strade di grande comunicazione prima e delle secondarie poi, promovendo ed indirizzando in tal senso le offerte dei privati e degli enti morali.

PUBBLICAZIONI

Ha preso atto che il profilo dello Stelvio e quello del Cenisio sono pronti e se ne comincierà prossimamente la distribuzione ai soci.

Questi due profili segnano una novità in quanto si è per la prima volta associato alla pubblicazione cartografica la monografia itineraria illustrata.

SEGNALAZIONI ALPINE

Ha deliberato la stampa degli opuscoletti di segnalazioni alpine che si pubblicano col concorso della Federazione.

TESSERE 1906.

Ha provveduto alla ristampa delle tessere sociali la cui validità scadeva al 1905.

GIURIE PER IL CONCORSO STRADE

Ha costituito le due giurie per il Manuale pratico degli stradini e pel concorso Monografie stradali sotto la presidenza entrambi del cav. L. V. Bertarelli. La distribuzione dei lavori presentati al concorso avviene per turno fra i vari giurati.

CONVEGNI

Il direttore generale ha partecipato al convegno di Macerata. La Direzione si è fatta rappresentare a quelli di Varallo, Mirandola e Como.

La Direzione generale poi era largamente rappresentata nel Comitato d'onore della Settimana di Brescia, cui presenziarono il direttore generale, il dott. Guastalla, il comm. Silvestri, il cav. L. V. Bertarelli.

GUIDA DELLE PUGLIE.

E' in corso di spedizione.

ESPOSIZIONI

Il Touring ha partecipato all'Esposizioni regionale di Macerata e a quella automobilistica di Brescia.

IL TOURING E L'ESPOSIZIONE DI MILANO 1906

La Direzione generale ha deliberato di concorrere con la somma di L. 500 alle spese di organizzazione e istituzione premi nel concorso indetto dalla Delegazione strade ordinarie presso il Comitato dell'Esposizione 1906 per una raccolta del materiale di inghiaiamento per la manutenzione stradale.

Ha altresì definitivamente decretato il programma del concorso nazionale per installazione di camere d'albergo alla Esposizione 1906.

CONGRESSI 1906

Ha nominato nelle persone del comm. Silvestri, dott. Guastalla e dott. Moldenhauer una Commissione di studio per l'ordinamento dei congressi della L. I. A. T. e di automobilismo che si terranno in Milano nel 1906 sotto l'egida del Touring.

La seduta è tolta alle ore 24.

Guida delle Puglie.

Comincia in questi giorni la spedizione ai soci della *Guida delle Puglie*, colla quale il nostro L. V. Bertarelli continua la serie, presto compiuta, delle sue preziose guide regionali.

Nel dare ai soci il lieto annuncio, ci proponiamo di parlare largamente di questa nuova pubblicazione nel prossimo numero.

La *Guida delle Puglie* si invia gratuitamente a tutti i soci che hanno pagata la quota del 1905.

Carta dei confini d'Italia.

Ci sono pervenute, dal R. Istituto Geografico Militare, oltre 7000 copie del primo foglio della carta dei confini d'Italia (Francia); e ne faremo tosto la spedizione ad altrettanti soci.

Speriamo di poter essere presto messi in grado di inviare tale carta a tutti i soci che (avendo pagata la quota del 1905) non la avessero ancora ricevuta.

Stelvio e Moncenisio.

E' già stampata la monografia, con vignette, che accompagna il profilo del passo dello **Stelvio**, ed è in corso di stampa la monografia che accompagna il profilo del **Moncenisio**.

I due opuscoli, con elegante copertina, saranno inviati a tutti i soci entro il corrente 1905.

Distintivo per i soci vitalizi.

La Direzione, in seduta 20 ottobre, su proposta di molti soci, ha approvato un elegantissimo tipo di distintivo speciale pei *soci vitalizi*. Esso è in similoro, consiste in una placchetta ovale dove un fondo a smalto verde oliva spicca, in cornice e fra decorazioni di foglie dorate, la leggenda *socio vitalizio:* al centro della placchetta è sovrapplicato il distintivo *mignon* del Touring placcato in doratura con fondo di smalto bleu.

Il distintivo si fa in due modelli: a spilla ed a bottone.

Il prezzo di vendita è di L. 3,50.

VIII Esposizione Internazionale dell'Automobile Club e del Ciclo.

Facilitazioni di viaggio pei soci del Touring.

Nel dicembre prossimo si terrà a Parigi l'ottava esposizione internazionale dell'Automobile e del Ciclo organizzata dall'Automobile Club di Francia e dalla Camera sindacale automobilistica. Dall'11 al 16 dicembre detto, nello stesso Grand Palais dei Campi Elisi sarà organizzato il primo Congresso di turismo e di circolazione automobile su strada. Il Comitato ordinatore ha voluto chiedere l'adesione del nostro Direttore Generale a far parte del Comitato d'onore, adesione che venne immediatamente data, come si può comprendere. Ma la Direzione si è soprattutto preoccupata di poter ottenere in favore dei soci del T. che accorrono annualmente e numerosi, per ragioni di studio, di diletto e ancor più per quelle di concorso e di affari, a Parigi, delle condizioni speciali di tariffa pel viaggio, che li metta in grado di risparmiare in modo sensibile sulla forte spesa del biglietto ferroviario.

La Compagnia delle ferrovie Paris-Lyon-Méditerranée, a nostra analoga domanda, ha risposto, con lettera 18 ottobre N. 187/274, che ai soci del T. C. I. muniti di tessera regolare, che si recheranno in gruppi di almeno 12 persone all'Esposizione ed al Congresso sopra menzionati, sarà applicata su quella rete la tariffa speciale G. V. N. 8 (biglietti d'escursione collettiva), che dà diritto alla riduzione della metà sull'importo della tariffa generale per l'intero percorso dalle stazioni di Modane o di Ventimiglia a Parigi e da quella di

Parigi alle due suddette per il ritorno. La Direzione sta completando le pratiche circa un più comodo rilascio di detti biglietti, e l'applicazione di tariffe speciali anche sul percorso dalle stazioni del Regno alle due di confine e viceversa. Per informazioni particolareggiate, rivolgersi agli uffici.

Per i danneggiati della Calabria.

Dal signor A. Pedrini, console del Touring a S. Francesco di California, riceviamo L. 855,65, raccolte fra quei soci del Touring a beneficio dei danneggiati del terremoto nella Calabria.

Passiamo tale somma al *Corriere della Sera*, che pubblicherà i nomi degli oblatori.

Il Touring e la Settimana di Brescia.

Il signor conte V. Bettoni, sindaco di Brescia, scrive una gentilissima lettera al Touring per la parte da questo presa al buon esito della *Settimana automobilistica;* e conchiude:

" E poichè ne sorregge la fiducia della continuazione del valido sussidio e di sì prezioso contributo di tali valorose competenze, mi è grato assicurar loro che le pubbliche e private iniziative cittadine, seguendo con riconoscente amore gli ammaestramenti di codesto civile sodalizio, sono ormai intese al miglioramento rapido ed efficace dei servizi secondo i principî di cui il Touring si è fatto autorevole banditore, così che la città possa presentarsi nelle più fortunate e complete condizioni per meritare il favore dei turisti e la predilezione con la quale le SS. LL. la onorano ".

Avviso ai consoli.

Ci si avverte che una ditta va inviando ai consoli un certo suo quadro di perline di vetro, collo stemma del Touring, e che si chiede quindi il relativo pagamento.

Ci affrettiamo ad avvertire: che in codesta speculazione il Touring non ha nulla da vedere: che il Touring ha protestato contro l'abuso fatto dello stemma del sodalizio; e che i consoli hanno tutto il diritto di respingere il non chiesto presente.

I nostri concorsi stradali.

Abbiamo detto nel numero scorso che vennero nominate due speciali giurìe per esaminare i lavori presentati ai due concorsi indetti dal Touring per un *Manuale pratico ad uso degli stradini* e per una *Monografia stradale* di una qualsiasi delle regioni d'Italia.

Diamo ora l'elenco delle opere presentate, ognuna delle quali è contrassegnata da un motto, che varrà a farne riconoscere l'autore. I motti sono i seguenti:

Per il *Manuale pratico ad uso degli stradini:*

1. Cercare sempre di mantenere le strade buone; 2. Col senno o colla mano, Firenze; 3. Cerea; 4. Chi fa falla, chi non fa non falla, Prato (Toscana); 5. Clitumno, Pisa; 6. Fides; 7. Fram; 8. Il saggiatore; 9. Labor, Como; 10. Labor omnia vincit; 11. Lampredi Michele, Livorno; 12. L'esperienza non ci inganna mai; 13. Lidia: 14. Mambrini Tomaso, Montanara; 15. Mente e braccia; 16. Patavinus; 17. Piccola pietra gran carro rovescia; 18. Quanto immutabile nelle sue leggi e costante nelle sue creazioni si mostra altrettanto notevole tutto quello che dipende dall'uomo; 19. Requirite diligenter et legite, Napoli; 20. Rotor; 21. Strada buona non fu mai lunga, Torino; 22. Sic vos non vobis, Verona; 23. Spese, Bologna; 24. Street, Castrovillari; 25. Tentar non nuoce; 26. Tractant Fabrilia Fabri, Montepulciano.

Per la *Monografia stradale:*

1. Avv. Viola, Modena; 2. Bonomia, Bologna; 3. Chi non fa non falla, Modena; 4. C. F., Pisa; 5. Etrusco, Prato (Toscana); 6. Etruria Marittima, Grosseto, 7. Helvia Recina, Macerata; 8. Italia, Padova; 9. Italia, Pisa; 10. Italico Milano; 11. Keine Rosen ohne Dornen; 12. Labor e Fides, Ravenna; 13. La ruota N. 7; 14. L'igiene è data dal moto, Alessandria (in ritardo); 15. Parva Favilla, Terra di Lavoro (Caserta); 16. Simplex sigillum veri, Girgenti.

Le giurìe elette per giudicare questi lavori sono composte dalle seguenti distinte personalità, di indiscussa competenza nella materia.

Per il primo concorso:
Presidente: Cav. Luigi Vittorio Bertarelli.
Membri: Cav. Bernardino Balsari; ing. Emilio Beretta; ing. Corazza, ingegnere capo della provincia di Torino, ing. Felice Poggi.

Per il secondo concorso:
Presidente: Cav. Luigi Vittorio Bertarelli.
Membri: Ing. Isnardo Carlo Azimonti; ing. Giuseppe Chiodi, ing. comm. Gaetano Grugnola, ufficio tecnico provinciale di Teramo; ing. Logatto, ingegnere capo del Genio civile, Livorno; ing. Francesco Pugno, ing. Sanjust de Teulada; ing. Giulio Stabilini, Regia Scuola ingegneri di Bologna; ing. cav. prof. Massimo Tedeschi.

Il nostro concorso fotografico.

La Giuria nominata ad esaminare le fotografie presentate al concorso indetto dal Touring lo scorso maggio in occasione della Festa turistica della Nazione, ha formulato il suo giudizio in questa lettera che pubblichiamo integralmente:

Milano, 9 ottobre 1905.

Spettabile Direzione del T. C. I.

I sottoscritti, riunitisi questa sera nei locali del Touring per esaminare le fotografie presentate da 54 concorrenti, sono dolenti di dover constatare l'esito molto infelice del concorso, che li costringe a dover consigliare codesta on. Direzione a soprassedere all'assegnazione dei premi stabiliti ed a distribuire a titolo di incoraggiamento le seguenti medaglie:

1° Medaglia d'argento grande: Scotto di S. Remo.
2° ,, ,, piccola: Bianchi di Monza.

Medaglie di bronzo ai signori: De Simoni, Milano; Mambretti, Lugano; Musso, Cornigliano Ligure; Menapace, Domodossola; Gardella, Genova; Breveglieri, Belluno; Corbellini, Milano; Gianzini, Chignolo Po; Consigliere, Genova; Puricelli, Gallarate; Ferrario, Milano.

La Commissione fa voti che la Direzione del Touring riservi i premi suoi e delle ditte per un altro concorso fotografico, da indirsi con programma notevolmente più vasto. La Commissione fu impressionata dell'assoluta mancanza di una buona tecnica e di gusto artistico in quasi tutte le fotografie presentate, mentre è convinta che tra i ben numerosi soci del Touring non siano pochi i dilettanti studiosi della fotografia, cui non fa difetto la tecnica, e che possiedono sentimento artistico.

Firmati:

Prof. Rodolfo Namias. — Ing. Giulio Rebuschini.
Ing. G. Fumagalli. — Alfonso Valeri.

La Direzione tuttavia ha deciso di distribuire ugualmente, fra i concorrenti segnalati come i migliori, i premi annunciati.

Per l' Annuario Generale 1906.

Nel resoconto dell' ultima seduta consigliare che si pubblica in altra parte della *Rivista*, è accennato ad un voto del Consiglio e ad una relazione riflettenti l'edizione 1906 dell'*Annuario generale* importante sensibili modificazioni e migliorie in confronto delle edizioni precedenti.

Quanto soprattutto è notevole, è la decisione che l'*Annuario* possa venir distribuito ai soci entro il mese di aprile cosicchè essi se ne possano giovare sin dall' inizio della buona stagione.

A tale scopo il lavoro preliminare d'inchiesta per la compilazione è già cominciato e di questi giorni viene diramato a tutti i consoli, soci benemeriti, segretari comunali, ecc., il questionario il quale, appunto per le premesse innovazioni che s'intendono portate alla pubblicazione, differisce di parecchio dai precedenti.

Perchè questi nostri preziosi collaboratori possano effettuare il loro lavoro pienamente consci dei criteri direttivi coi quali s'intende pubblicare l'*Annuario generale* 1906, crediamo utile ripetere qui sotto gli stralci della relazione della Commissione di studio, nella quale detti criteri sono chiaramente esposti.

Una viva e calda raccomandazione rivolgiamo loro in primo luogo:

Rinviate i questionari completi nel più breve tempo possibile: bisogna infatti che cooperatori e soci sappiano e ricordino che la sola composizione, tiratura, legatura dei 55000 volumi calcolati su circa 1000 pagine ciascheduno (55 milioni di pagine) importano un

lavoro di più di tre mesi: è pertanto indispensabile che la consegna dell'originale manoscritto avvenga al più tardi il 31 dicembre di quest'anno: calcolato quindi, per quanto attivo e febbrile possa essere il lavoro degli uffici, il tempo di un mese per la raccolta e il coordinamento del materiale offerto dai questionari, si comprende come sia *assolutamente necessario che le risposte vengano rinviate nel mese di novembre corrente*, decisa com'è la Direzione di sacrificare eventualmente piuttosto qualche notizia riguardante una data località di fronte alla convenienza di anticipare l'edizione dell'*Annuario*.

Se, fra le notizie di carattere generale, eome leggi e regolamenti sulla eircolazione, norme doganali, ece., ecc., alcune possono escludersi dall'*A. G.* per esser oggetto o far parte di speciali pubblieazioni del T. (1), ve ne sono altre che necessariamente devono entrare nel detto *Annuario* e perchè interessano la grande maggioranza dei soci e perehè nessun'altra pubblicazione del Touring le contiene.

Queste sarebbero, e la nuova edizione dell'*A. G.* le dovrebbe contenere:

1° — le disposizioni della legge di polizia stradale che interessano in generale tutti i veicoli eircolanti sulle strade ordinarie;

2° — il regolamento di circolazione pei velocipedi;

3° — la legge sulla tassa che li colpisce e le Norme e Regolamenti relativi;

4° — la legislazione doganale italiana ed estera per quanto riguarda i turisti in genere e più specialmente i eielisti (eseluso tutto ciò che si riferisce ai motocicli ed agli automobili);

5° — le più importanti informazioni d'indole turistica relative ai trasporti (fatta eccezione per i motoeicli ed automobili) alla posta, al telegrafo, ed al telefono.

6° — un brevissimo cenno dell'opera e dell'azione del Touring (pubblicazioni, affiliamenti, miglioramento delle strade ed alberghi, servizio d'informazioni pei soei, cartelli indieatori, ecc., ecc.).

7° — vantaggi e faeilitazioni di cui fruiscono i soci e rapporti tra questi e l'Associazione;

8° — tavola di ragguaglio delle principali misure e monete;

9° — calendario.

Giova notare che tutte o quasi le notizie ed indicazioni enumerate più sopra son contenute nei migliori Annuari del genere e lo erano anche nel nostro sino al 1903.

L'aumento di volume sarebbe largamente compensato rimaneggiando e sfrondando opportunamente l'elenco delle loealità e relative informazioni, elenco che occupa tutto l'*Annuario* del 1905 e che, naturalmente, rimarrebbe sempre la parte di gran lunga maggiore e più importante del nuovo.

Dieiamo subito ehe le nostre tavole di proserizione comunale non dovrebbero ispirarsi ad eccessivo rigore, esse conterrebbero soltanto quei comuni per i quali non sarebbe possibile menzionare uno almeno dei dati seguenti:

Console od altra carica del T. C. I. — Meecanico o garage. — Posto di rifornimento per benzina, ecc. — Albergo. — Stazione ferroviaria. — Telegrafo. — Telefono.

Ritenemmo di non dover tener conto, come elemento a sè, del numero di abitanti dei eomuni, perchè dal punto di vista turistico, non è la popolazione sparsa, ma bensì quella agglomerata che ha importanza e valore.

Comuni relativamente grossi possono essere turisticamente nulli, perchè costituiti da molte e piccole agglomerazioni.

E qui cade in acconcio di suggerire che nell'*A.* invece della sparsa, venga indicata la popolazione agglomerata.

Vorremmo poi aggiunti quei luoghi che, anche non formando comune a sè, sieno veramente notevoli per importanza storica o geografica, per bellezze artistiehe o naturali, eec., ossia, in una parola, per importanza turistica.

E siecome il caso, per certo meno infrequente, nel quale può aceadere di ricorrere all'*A.* per cercarvi un *comune minimo* è quello della determinazione esatta dell'indirizzo postale, proponiamo di considerare l'omonimia come un titolo per figurare nell'*Annuario*; di includervi cioè, indipendentemente da ogni altra eonsiderazione, tutti i comuni che hanno gli stessi nomi, aggiungendo per ciascuno, com'è ovvio, il predicato che lo contraddistingue.

Passiamo ora ad esaminare le indieazioni che l'*A.* fornisce sulle singole località (alberghi, meeeanici, ece.).

E' opportuno dapprima mettere in chiaro due eriteri fondamentali che, sebbene riguardino più speeifieatamente gli alberghi, possono anche estendersi ai meccaniei, ecc.

1° — Il T., sia nell'interesse diretto ed immediato dei soei, sia in vista dell'elevato fine ehe si prefigge di migliorare quello che eomprensivamente chiameremo il *materiale turistico* ed il pubblieo che lo adopera, dovrebbe includere nell'*A.* soltanto quegli alberghi che possiedono un *minimum*, per quanto modesto, di deeenza, se non di *comfort*.

Non concedendo eon eccessiva facilità la cittadinanza dell'*A.*, il T. darà un nuovo ed efficace impulso a quell'opera veramente patriottica di miglioramento degli alberghi alla quale vien dedicando con successo parte notevole della sua attività.

Poiehè non sarebbero eerto pochi gli albergatori che si ridurrebbero a ripulire e migliorare un poco le loro case, pur di ottenere l'onorifiea, effieace e gratuita pubblicità dell'*A.*

E' superfluo aggiungere ehe questo diritto di cittadinanza dovrebbe concedersi o negarsi con relatività di criteri, a seconda delle regioni e delle varie circostanze.

L'altro eriterio fondamentale è che in materia di alberghi l'*A.* dovrebbe avere essenzialmente un cómpito di selezione.

In altre parole, l'*A.* non deve limitarsi a dire che vi sono degli alberghi, ma fra i possibili, seegliere i migliori.

E ci sembra ehe questi criteri, sempre con la massima prudenza e eireospezione, non dovrebbero applicarsi agli alberghi soltanto.

Passando ora alle altre indieazioni fornite dall'*A.*, riteniamo che non dovrebbero più essere oggetto di speciali rubriche:

1° — *I posti di rifornimento per l'energia elettrica*, che, se mai, basterebbe indieare nell'*Annuario dell'Automobilismo;*

2° — *I venditori di benzina non affiliati*, se non altro perchè tali indicazioni servono ad indurre in ispiaeevoli errori gli automobilisti ehe credono di potersi rifornire là dove trovano invece quantità irrisorie di benzina;

3° — *Gli spacci di carburo di calcio*, e ciò in vista della sua larghissima diffusione.

4° — *Le rimesse per automobili*, delle quali sarà più che sufficiente dare notizia quando si menziona il meecanieo o l'albergo che la possiede.

Dato il earattere della pubblicazione, noi crediamo che si dovrebbero togliere dall'*A. G.* gli elenchi di costruttori e rappresentanti di cicli, motoeicli, automobili, ed aeeessori di ogni speeie.

Poichè, pur prescindendo dal fatto che per il turista l'indicazione del rappresentante riesce veramente utile soltanto quando questi tiene in deposito dei pezzi di rieambio ed eseguisce riparazioni (e non è il easo più frequente), il posto di siffatti elenchi è, se mai, nell'*Annuario dell'Automobilismo*, il quale oltre al turistieo, ha seopo e carattere industriale.

Che se anche non si volesse adottare una misura così radicale, si dovrebbe per lo meno attenersi ad una concisione molto maggiore.

In confronto a questo generoso sfrondamento, poche sarebbero le aggiunte da introdursi nell'*A. G.*

Si dovrebbe aumentare il numero delle piante topografiche aggiungendo quelle delle città turistieamente più notevoli. E' bene avvertire che da queste piante dovrebbero risultare chiaramente le principali vie di aeeesso alla città.

Si dovrebbero eontrassegnare tra gli alberghi, specialmente se di categoria *C* o non affiliati, quelli che possiedono bagni e water-closet.

Questa indieazione, oltre ad essere preziosa per molti turisti, se non purtroppo per tutti, eserciterebbe un'utilissima azione di propaganda.

Anche gli alberghi o garages possessori di un gabinetto fotografieo andrebbero eontrassegnati.

---

(1) Lo statuto ed il regolamento dell'Associazione, contenuto in un fascicoletto che si distribuisce ai nuovi soci e la legislazione automobilistica riportata nell'*Annuario dell'automobilismo.*

E finalmente tornerebbe utile indicare se esista il medico e la farmacia in quelle località che non sono abbastanza importanti perchè in proposito non possa sussistere alcuna dubbiezza.

***

Il principalissimo strumento, delle inchieste — il questionario — dovrebbe essere rinnovato, perchè riesca parco e facile nelle domande e soprattutto chieda soltanto ciò che non si può sapere per altra via. Eliminate quindi le domande sulla popolazione, sugli uffici postali e telegrafici che possono trovar risposte nelle pubblicazioni statistiche dello Stato, delle grandi Amministrazioni, delle Camere di Commercio, ecc. ecc.; ridotte le domande relative ai meccanici, costruttori e rappresentanti di cicli, motocicli, automobili ed imbarcazioni a motore, e quelle relative ai posti di rifornimento d'energia elettrica, si potrà invece entrare in qualche maggior dettaglio nel questionario relativo agli alberghi, non foss'altro che per potersi formare, con qualche fondamento, un' idea degli alberghi indicati.

***

L'ordinamento attuale dell'*A.* è informato alla divisione politico-amministrativa del regno per circondari e provincie.

Pare a noi altresì che mercè questa disposizione, si risparmierebbe molto spazio, poichè l'indice alfabetico che occupa ora le ultime cinquanta pagine dell'*A.*, diverrebbe inutile ed andrebbe tolto.

Ed altro spazio si guadagnerebbe ancora colla soppressione delle suddivisioni ed indicazioni provinciali e circondariali che si trovano in calce e nel testo, mentre quest'ultimo di pochissimo aumenterebbe riportando a fianco di ogni località la provincia di cui fa parte.

Di fronte a questi vantaggi notevolissimi quali gli inconvenienti?

La materia dell' A., non è suscettibile per se stessa di una ripartizione che abbia fondamento naturale o logico, tanto più data la configurazione geografica del paese, la sua non grande estensione e la rapidità degli attuali mezzi di comunicazione.

Ciò posto, l'ordinamento che rende la consultazione più facile e minore la mole dell'opera, risulta certamente ottimo.

Faremo da ultimo notare che la disposizione alfabetica vien seguita da tutte le migliori pubblicazioni congeneri dell' Estero.

L'altra innovazione proposta consisterebbe nell'uso, già introdotto nell'*Annuario dell'Automobilismo*, dei segni convenzionali e delle abbreviazioni.

Quanto le une e le altre contribuiscano ad abbreviare il testo ed a renderlo perspicuo, non importa ora di ripetere, poichè fu già detto a proposito dell'*Annuario dell'Automobilismo*.

Anche per questo argomento poi deve valere l'esempio delle migliori pubblicazioni estere congeneri, tanto più che i segni convenzionali, come per l'*Annuario dell'Automobilismo*, sarebbero quelli adottati dalla L. I. A. T.

Giova da ultimo notare che i segni e le abbreviazioni rendono facile e chiaro quell'opportuno raggruppamento della materia che così efficacemente contribuisce al risparmio di spazio.

Le notevoli economie di spazio così raggiunte consentiranno poi, là dove essa risulta necessaria, una maggior larghezza, che diraderà le pagine troppo fitte di caratteri tipografici.

Per i signori Consoli.

Su proposta del Capo Console Generale, comm. Silvestri, la Direzione stabilisce che le targhe consolari debbono essere vendute ai Capo Consoli o Consoli con obbligo di restituzione in caso di dimissioni o di decadenza. All'atto della resa della targa sarà fatto rimborso dell'importo versato.

Stabilisce altresì che i distintivi ed il timbro debbano pure essere restituiti.

CONSOLATO

VENTINOVESIMO ELENCO.

CONSOLI.

Scoffera Torriglia . . . G. B. Monti.
Albenga . . . . Giuseppe Viziano.
Scandiano . . . . . Dott. Gaetano Mattioli.
Certaldo . . . . . Magg. Cav. Alberto Guidotti.
Isquique (Chili) . . . Innocente Bottselle.

SEZIONE MEDICA

TRENTESIMO ELENCO.

Como . . . . Masciadri dott. Giuseppe.
Firenze . . . . . . Gualtieri dott. Domenico, via dei Panzani, 27 p. p.
Oria . . . . Montanari dott. Francesco.
Palombaro . . . . . Di Giuseppe dott. Tito.
Prata . . . . Grillo dott. Nicola.
Tarzo di Vittorio . . . Giacomini dott. Giov. Batta.
Torino . . . . Eula dott. Donato Costanzo, via Silvio Pellico, 6.

FARMACISTI.

Nizza Marittima . . . Farmacia di Passerieux Amato R.
Valdobbiadene . . . . » dell'Ospedale.

CONSULENTI LEGALI

Nizza Marittima . . . Salvi dott. Paul.
Soave . . . . Ruffo dott. Giov. Batta.

Soci quinquennali.

Agazzetti Giuseppe, Modena — Biaggi Pierino, Teglio — Calderai ing. Ugo, Roma — Caligaris Giovanni, Diano — Carminati Pier Giovanni, Venezia — Della Somaglia Doria cont. Guendalina, Lesmo — Del Teglia Ruggero, Marina di Pisa — Gambarolla Giuseppe, Novi Ligure — Gerli Angelo, Gaggiano — Murari Brà tenente col. Sebastiano, Verona — Rolla Leopoldo, Bergamo — Rondelli Romano, Torrèa — Scarfoglio Edoardo, Napoli.

TOTALE N. 2206.

Soci benemeriti.

Carnevali dott. Annibale, Bollate — Leoni Giovanni, Milano — Levaro Adolfo, Genova — Mambretti Giacomo, Lugano — Mazzarella Luigi, Napoli — Morosini Achille, Rimini — Pozzati Teodoro, Ferrara — Rovelli Giuseppe, Milano — Testa rag. Carlo, Montefusco — Zuelli Enrico, Gonzaga.

TOTALE N. 1017.

Affiliamenti benzina

Approvazione di una nuova marca di lubrificanti.

E' stata approvata dal Touring la marca *Oli Ossag* e *Grassi Ossag Fett* della Spettabile Società per gli Oli Stern-Sonneborn di Genova.

Marche di lubrificanti per gli affiliati all'estero.

Causa i dazi doganali, per gli affiliati residenti all'estero è fatta facoltà di tenere marche di lubrificanti ancorchè non state sottoposte al T. C. I. per l'approvazione, purchè dette marche siano di notoria bontà e adatte per automobili.

Quattordicesimo elenco.

315. **PRÈ S. DIDIER** (Torino). — **Blanchet Paolino**, drogheria, via Cramont, 24. Benzina 695/700 L. 1 al chg. Olio Touring in latte da chg. 0,500 L. 1,60; da chg. 1 L. 2,50; da chg. 2,500 L. 4,75; da chg. 5 L. 8. Grasso Touring in latte da chg. 0,500 L. 1,60; da chg. 1,500 L. 3. Carburo di calcio a L. 0,80 al chg. Orario feriale e festivo: giorno e notte.

Modificazioni.

LECCO (Como). — C. De Toma e C., droghe e coloniali, via Cavour, 8. Recapito nei giorni festivi, nelle ore dopo il mezzogiorno, presso la farmacia Silva, stessa via e numero.

LUCCA. — Malerbi P. C., borgo Giannotti, 1, droghe e coloniali. Il prezzo della benzina è ridotto da L. 1 al chg. a L. 0,90 al chg.

MESSINA. — C. Sanò, cambiato la ditta e il domicilio come segue: Garage Peloro, C. Sanò, Porta Real Basso, 40.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 30 settembre 1905

Soci vitalizi. (*)

BOLOGNA, Giacomo Rubino — **CEPPOMORELLI**, Ettore Trabucati — **FIRENZE**, S. A. R. Conte di Torino — **ROMA**, Gino De Martini — **MÖNGZÉ** (Junnan-China), Charles Lowcock.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA - *Casale Monferrato.* — Tornielli ing. Vittorio.
Fetizzano. — Doldola Francesco, Ruggero Domenico.
Fubine. — Barberis dott. Ernesto.
Grazzano. — Redoglia Francesco.
La Monferr. — Davite Bartolom. Evasio.
Orada. — Gazzo Ettore.
ANCONA. — Moroni Alfredo.
Montecarotto. — Bartolini Ottorino.
Ostra. — Cioci Romano.
AQUILA - *Avezzano.* — Corti Gennaro.
AREZZO - *Bibbiena.* — Cellai Anacleto.
ASCOLI PICENO - *Bel Monte Piceno.* — Pesci nob. Guido.
Fermo. — Cerquetti Amedeo.
BARI. — De Palma Cristoforo.
BELLUNO. — Cagnoni Nello.
BERGAMO. — Belingardi Mario, Calfus Luigi, Carioni Gian Franco, Hubner Alfredo, Mariani Vittorio, Eschanz Guglielmo.
Calolzio. — Galanti dott. Luigi, Valsecchi Giovanni.
Terno d'Isola. — Corti Egidio.
Zanica. — Cristini rag. Pietro.
BOLOGNA. — Romagnoli Arnaldo, Tassoni Luigi.
BRESCIA. — Braga Cesare, Trainini Elia.
Bagnolo Mella. — Tigoli Antonio.
Pontevico. — Milanesi Giuseppe, Plevani Franco, Plevani G. Angelo.
Salò. — Cittadini Berardo, Ghirardi Paolo.
S. Zeno Naviglio. — Moretti Carlo.
CAGLIARI. — Maito avv. Ciro Ricciotti.
Atzara. — Muggiano Antonio.
Iglesias. — Galleppini nob. Aurelio.
Riola. — Carta Giuseppe Maria.
CAMPOBASSO - *Venafro.* — Nola Filippo.
CASERTA - *Sora.* — Boimond Emilio.
CHIETI - *Ortona a Mare.* — Mosea Adolfo.
COMO. — Cappelletti Luigi, Noseda Adamo.
Dongo. — Mossi Simone, Reggio marchese Emilio.
Mastianico. — Borghi Pietro.
Menaggio. — Pini Galdino, Pini Virginio, Pontiggia Augusto.
Morazzone. — Carava Isidoro.
Ponte Chiasso. — Boschi Amilcare.
COSENZA. — Spina nob. Roberto.
Malvito. — Mirabelli Luigi.
CREMONA. — Ronconi ten. Italo.
Crema. — Premoli conte Camillo.
Vho. — Orefice Alessio.
CUNEO. — Pontenero Angelo.
Alba. — Dieno Flavio.
Cortemilia. — Muffone Antonio.
Diano. — Caligaris Giovanni.
Piasco. — Fattorini Renato, Gasparoli rag. Enrico.
Saluzzo. — Negrone cap. Mario.
S. Dalmazzo di Tenda — Robaldo Alberto.
FERRARA. — Boffa Lorenzo, Santini Antonio, Venturelli Mario.
Berra. — Biolcati Luigi.
Bondeno. — Neri Gaetano.
Pontelagoscuro. — Rampa rag. Vittorio.
FIRENZE. — Calosci prof. Arturo, Chiapella Francesco, Favilli Giuseppe, Mariani Francesco.
Prato. — Pini Demetrio.
Reggello. — Capanni Italo.
Settignano. — Berenson Bernardo.
FOGGIA - *Pietra Montecorvino.* — Mimmi Narciso.
FORLI'. — Spazzoli Antonio.
Rimini. — Barberi Carlo.
GENOVA. — Anselmi Stefano, Ardissone Vincent, Bossi prof. Luigi Mario, Botasso Vincenzo, Cortese cav. Andrea, Fiamberti avv. Massimo, Massa capit. Giacomo, Morra Felice, Mozzi Baldino, Pinasco Domenico.
Altare. — Ramella Mario.
Lavagna. — Mazzini Lorenzo.
Loano. — Degiovanni Francesco.
Nervi. — Noli Severino.
Rapallo. — Canessa cav. Paride.
Savona. — Genta Giuseppe, Salomone Carlo.
Scoffera. — Arduino dott. Antonio.
Spezia. — Bertoloni Giulio.
LECCE - *Alessano.* — Di Sangiovanni Carlo.
LUCCA - *Filecchio.* —. Perpoli Francesco.
Viareggio. — Giovannetti Arturo, Tomei Salvatore.
MACERATA - Buzzi Cesare, Giacopelli Azzade, Serra Maurizio.
Chiesanova. — Carnevali conte Lodovico.
Loro Piceno. — Santini Teodoro.
Monte Cosaro. — Perugini Vincenzo.
S. Severino. — Firmani Alberto.
MANTOVA. — Municipio.
Bondeno. — Zuelli Ulisse.
Castelgoffredo. — Bonfiglio Luigi.
Cittadella. — Aberg ing. Alberto.
Gonzaga. — Bertazzoni Ferd. Cesare, Catelli Ottorino, Moreschi geom. Giuseppe, Veloce Club Ciclistico.
Marmiroto. — Viapiana Evelio.
Pegognaga. — Casnici Vincenzo.
Poggio Rusco. — Galeotti Umberto Enea, Regattini Attilio.
Portioto. — Giovannini Luigi.
S. Benedetto Po. — Catelli Cesare.
MASSA CARRARA - *Bagnone.* — Quartieri Lorenzo.
Pontremoli. — Scannerini ing. Guido
MESSINA. — Pirrotta Bruno Salvatore.
Milazzo. — Greco cap. Francesco, Rizzo cap. Giovanni.
MILANO. — Acquati Giovanni, Albertario Francesco, Azimonti ing. Italo, Bellosio Ambrogio, Bertoglio rag. Alessandro, Bianchi Carlo, CASTELLAZZO MARY ved. ZENDRONI, Cavenaghi rag. Carlo, Celona Giovanni, Ceretti Ernesto, Clerici Italo, Della Porta ing. Francesco, De Mohr prof. Arnaldo, DE MOHR CAROLA, Dolcini Emilio, Frati Aldo, Gasparri Ugo, Giambelli Attilio Gignoux Serafino, Giulio Francesco, Hoyt E. R., Lazzeri Ugo, Luini nob. ing. Federico, Marchesi Giovanni, MATTEINI DINA, Mina ing. Carlo, Nauti Agostino, Oltolina Enrico, Oltolina Luigi, Pasquotti Aldo, Pasquotti Riccardo, Pedetti Antonio, Perelli Gaetano, Quattrini Alfredo, Ramazzotti Virginio, Ravaglia Giuseppe, Rissone geom. Giuseppe, Piccardi Sanvito Silvio, Schiavi Flaminio, Semenza Antonio, Sigismondi Enrico, Silva Luigi, Spasciani Riccardo.
Abbiategrasso. — Cogliati Piero.
Bollate. — Airaghi Angelo.
Cagnola. — Bolgiani Luigi.
Inveruno.— Muggiani Carlo, Muggiani Luigi.
Lambrate. — Unione Sportiva.
Lentate Seveso. — Grimoldi rag. Eugenio.
Lesmo. — DELLA SOMAGLIA DORIA contessa GUENDALINA.
Monza — Bianchi Giovanni, Crippa Giuseppe, Dossi Alessandro, Gerosa Antonio, Schiavi Mario, Soncini dottor Luigi.
Orio Litta. — Cerri Benigno.
Paullo Lodig. — Sabbia Poalo.
Precotto. — Peck Enrico, Peck Giuseppe.
Saronno. — Capelli prof. Giuseppe.
Sesto Calende. — Sironi Francesco.
Turro Milanese. — Calvi Ambrogio.
MODENA - *Mirandola.* — Zanfrognini Azelio.
Pavullo. — Bartolozzi Odoardo.
NAPOLI. — Cava Gennaro, Real Club Canottieri Savoia, De Luca Renato, Fusco dott. Gennaro, Sammano Giovanni, Tuzzo Ruggiero.
NOVARA. — Ponzi ten. Franco Italo.
Biella. — Valle Alessandro.
Ceppomoretti. — Longa Bartolomeo, Tabachi Giacomo.
Intra. — Rattaggi Francesco.
Ponzone Botto. — Prantino Primo.
Sagliano Micca. — Pasqual Marcellino.
Vercelli. — Lora Pietro.
Vogogna. — Violi Paolo.
PADOVA.— Bo Aurelio, Malipiero Ernesto.
Praglia. — Breda Aldo.
PARMA. — Campari Angelo.
Neviano degli Arduini. — Mazza Antonio.
Sorbolo. — Lanzi geom. Giuseppe.
PAVIA - *Casteggio.* — Valfrè rag. Tullio. Vandoni Aldo.
Mede. — Beltrami Asdrubale, Montagna Siro.
Vigevano. — Polloni Antonio, Zanetti Carlo.
Voghera. — Alessi Achille, Crespi dottor Ettore, Stringa Ettore.
PERUGIA - *Città di Castello.* — Torregiani dott. Amedeo.
Satci. — Paganini ing. Giuseppe.
PIACENZA - *Pianello Val Tidone.* — Rubertelli Carlo.
PISA. — Bargellini Angelo.
Campiglia Maritt. — Maruzzi Giovanni.
Castelnovo. — Talanti Giovanni.
PORTO MAURIZIO - *Bordighera.* — Maderni Andrea, Marchina Lodovico, Martinoia Giovanni, Sasso Pietro.
Oneglia. — Trivellato Alberto.
Ventimiglia. — Passerino Giuseppe, Signorelli Valentino.
REGGIO CALABRIA. - Tegani Augusto.
REGGIO EMILIA - *Baizo.* — Zanni Amadio
Boretto. — Garimberti Giuseppe.
Brescello. — Bacchi Italo.
Coreggio. — Recordati Osmondo.
Puianello. — Fori dott. Angelo.
Reggioto. — LUPPI DISMA.
Scandiano. — Torregiani Giulio.
ROMA. — Aletti Giuseppe, Aletti Urbano,

(*) *Art. 5 detto Statuto:* I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia e Lire CENTOVENTICINQUE se all'estero. — (**) *Art. 6 e 9:* I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se, all'estero. — *Art. 12:* Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

Baravelli Paolo, Principessa ANNA BRANCA, Cartigliani Roberto, Cassalette Felix, Colonna princ. Mario, Forges Davanzati ing. Arturo, Franchiolo A., Lanzoni ing. Antonio, Pampiglione Guglielmo, Puglisi cav. Carlo, Ricci Adolfo, Rossi cav. Vittorio, Rota ing. Cesare, Serrao Amerigo, Verdejo Gustavo.
Nettuno. — Ottolini Emilio.
ROVIGO - *Badia Polesine.* — Picinalli Pietro.
Pontecchio. — Polati Benvenuto.
SALERNO - *Capizzo.* — Morra Vito.
Positano. — Mennella Vito.
SASSARI. — Salvi prof. Giunio. Tola nob. Costantino.
Nuoro. — Muzio dott. Salvatore.
Terranova. — Amato Sardo.
SIENA - *Abbadia.* — Chimenti Unno, Marchi Andr a.
Montepulciano. — Filippi dott. Luigi.
SIRACUSA - *Ragusa.* — Spadola dottor Francesco.
SONDRIO - *Morbegno.* — Venturoli Odoardo.
TERAMO - *Penne.* — D'Agostino Ciro.
TORINO. — Agostoni Raffaele, Aliberti Ernesto, Ansaldi cav. Michele, Banchiero Fortunato, BERTELLO MARGHERITA, Bocca Giacomo, Carena Giulio, Cesa Riccardo, Costelli Carlo, Cristiani Giuseppe, Delfino Vittorio, Falco Vittorio, Martini Cesare, Martini Eligio, Meillo Renato Giov., Momigliano dott. Benvenuto, Pavesio Colombo, Reynaldi Nicola, Sansoldo Cesare, Soldati Benedetto, Teglio Paolo, Tessore Luca.
Courmayeur. — Derriard Lorenzo.
Moncalieri. — Chesani Cesare, Daglio Vittorio.
Rueglio. — Favetto Emilio, Vigna Battista.
S. Ambrogio. — Moniotto Augusto.
Stupinigi. — Cavallo Giacomo.
Venaria Reale. Lionetto Gaetano, Giuseppe, Rinaldi Emilio.
TREVISO - Asti dott. Guglielmo.
Conegliano. — Da Ponte Memi, Da Rios Ennio.
Pero (Breda di Piave). — Padella Giovanni.
Vittorio. — Battivelli Domenico, Benigni rag. Silvio, Ghidini dott. Gino, Marini Enrico.
UDINE - *Arzene.* — Bertoia Giacomo.
Buia. — Papinutti Celestino.
Carasso Nuovo. — Bazzani Valentino.
Fiume. — Circolo Ciclistico Fiumese.
Gemona. — Fantoni Guido, Ottuzzi Amleto.
Trasaghis. — Turisini Floreano.
Zoppola. — Ornella Eliseo.
VENEZIA. — Amour ing. Enrico, Boch Achille, Carminati Pier Giovanni, Fortunati rag. Ettore, Martinotti Felice, Piras ten. Ettore.
VERONA. — Galbusera rag. Alessandro, Gobbi Gian Paolo, Onestinghel Oreste.
Crocebianca. — Recchia Giulio.
VICENZA - *Schio.* — Bertoldi Terenzio, Riccoboni Giuseppe.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA - *Farra.* — MREULE CARLA, Mreule Mario.
Pola. — Bregatto Antonio.
Trieste. — Weigmann Carlo.

Trentino.

Riva sul Garda. — Maroni Achille.

Provincie diverse.

Fiume. — Kramar Antonio.
Vienna. — von Robert Louis R.
Villaco. — Bader Carlo.

Francia.

Lione. — Arcellazzi Attilio, Durand Georges, Scalvetti Serafino.
Nice. — Amourouse Albert, Longhi Nicola, Pin Louis.
Parigi. — Colombi Luigi, Coutot avv. Amédée.
Solvay (Salin de Géraud par Arles) — Daubréo Adolphe.

Germania.

Berlino. — Reiss ing. Eugen.
Carlsruhe i. B. — Corsi Tommaso.
Hayange. — Calvi Giacomo, Raimondo Giovanni.

Inghilterra.

Londra. — Cigolini Giovanni.

Russia.

Kaghizman (Cars.) — Rastelli prof. Ernesto.

Svizzera.

CANTON TICINO - *Faido.* — Tettamanti Oreste.
Lugano. — Botta Amedeo.
CANTON VAUD - *Losanna.* — Buscaglia Battista.

Africa.

Porto Said (Egitto). — Bacchetta Adolfo

America Settentrionale.

S. FRANCISCO (*California*). — Colabello Carlo, Ducato Luigi, Malati Califouio Carlo, Merlo dott. Pio.

America Meridionale.

IQUIQUE (*Tarapacà-Chily*). — Bonafede Vicente, Bontà Umberto, Brescia Giovanni, Capella Michele, Capella cav. Tommaso, Marques Adolfo.
MONTEVIDEO (*Repub. Orient. Uruguay*). — Molfino dott. Giacomo.

Asia Cina.

MONGTZE (*Yunnan*). — Rossetto rag. Aristide.

Soci annuali al 31 agosto 1905 .	N. 48 542
» » inscritti dal 1° al 30 settembre 1905	» 385
Soci annuali al 30 settembre 1905	N. 48 927
Soci vitalizi al 31 agosto 1905 N. 896	
» » inscritti da 1° al 30 settembre 1905 . . » 5	» 901
Totale dei soci al 30 settembre 1905 .	N. 49 828

Ufficio di redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14.
Direttore della Rivista: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
Via F. Guicciardini, 5 24625

ANNO XI. - N. 12 GRATIS AI SOCI DEL TOURING DICEMBRE 1905.

-VI- ET-MENTE
RIVISTA MENSILE DEL TOURING C.I.
Sede Sociale, Via Monte Napoleone, 14
Telefono N. 18-50

PAGAMENTO DELLA QUOTA ANNUALE per il 1906

☛ Si rammenta ai Soci che

entro il 15 gennaio

deve venire pagata la

quota per il 1906

che è di

L. 6

per i Soci abitanti nel Regno, di

L. 8

per i Soci all'estero.

***

Saremo molto grati a quei Soci che anticiperanno quanto più è possibile l'invio della quota, per rendere così più facili le registrazioni relative.

***

Appena ricevuta la quota, invieremo ai rispettivi Soci la **nuova tessera** portante il talloncino che la rende valida per il 1906, e che serve come ricevuta della quota.

***

Si pregano vivamente i Soci di inviare la quota con **cartolina vaglia** e di indicare **sul talloncino** della medesima, e non altrove, il loro nome, cognome, indirizzo, e le parole - **per quota 1906** - ed il tutto ben chiaro e leggibile.

Soci a pagamento quinquennale.

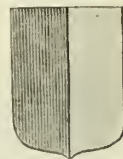
I Soci che anticipano un quinquennio (L. 30, se nel regno, L. 40 se all'estero), ricevono **gratuitamente** un distintivo d'argento, riservato esclusivamente ad essi, e del tutto fuori commercio.

Inviare cartolina vaglia al Touring Club Italiano, Via Monte Napoleone, 14 - Milano.

PUGLIE

E' già stata inviata a tutti i soci la decima delle *Guide Regionali* che il nostro L. V. Bertarelli ha compilata per il Touring; e così alle guide della Lombardia (1896), del Lazio (1896), del Veneto (1897), del Piemonte (1898), dell'Umbria (1899), dell'Emilia (1899), della Toscana (1901), delle Marche (1902), della Campania (1903), dell'Abruzzo e Molise (1904) viene ora ad aggiungersi questa *Guida delle Puglie* che dà, col solito metodo, le indicazioni chilometriche ed altimetriche, ed i relativi profili, di ben 520 tronchi di strade nelle provincie di Foggia, Bari, Lecce, le tre provincie che sono percorse ed unite dalla grande strada litoranea che fu già descritta da L. V. Bertarelli nella monografia sesta, su *Foggia-Bari-Lecce-Brindisi-Otranto.*

Stemma di Foggia.

Se le Calabrie (provincie di Cosenza, Catanzaro e Reggio), formano la punta dello stivale d'Italia, le Puglie ne formano lo sperone colla provincia di Foggia, il calcagno con quella di Bari, il tacco con quella di Lecce; ma mentre le Calabrie, troppe volte fieramente scosse e devastate dal terremoto, conservano in ben scarsa misura le loro antiche ricchezze artistiche e monumentali, tutto il contrario è delle Puglie, così degne di venir visitate dai turisti italiani sia per le eroiche memorie storiche, sia per le bellezze della natura e dell'arte che in esse abbondano.

Stemma di Bari.

La provincia di Foggia (detta anche *Capitanata*) è divisa in tre circondarî (Foggia, Bovino, San Severo), che comprendono, in 53 comuni, 421 115 abitanti: cioè una popolazione inferiore di un quinto a quella della sola città di Milano, e dispersa sopra una superficie di 7648 chilometri quadrati.

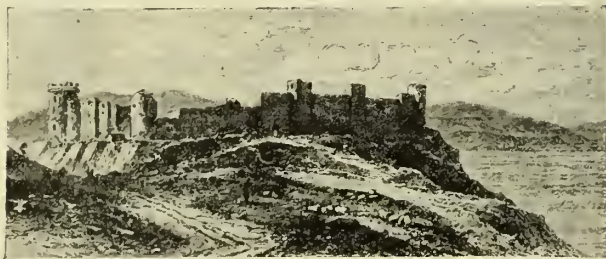
Stemma di Lecce.

Scarsi vi sono gli automobilisti ed i ciclisti: chè soli 2 son i primi, soli 167 i secondi. Scarsi vi sono per conseguenza anche i soci del Touring, cioè 52 nella intera provincia: assai meno adunque di quelli che il Touring conta in molte piccole borgate dell'Italia superiore.

☛ **Vedere a pag. 436 l'avviso per la proroga dell'assemblea dei soci.**

In grazia della configurazione del suolo (pianeggiante in gran parte, e digradante dalle falde dell'Appennino Irpino e Sannitico verso l'Adriatico), buono vi è lo sviluppo delle strade: e fra esse è da notarsi quella che, venendo da sud da Bari, per Corato, Andria e Canosa passa per Cerignola, presso Orta Nova e Foggia, e quindi per Lucera e Volturara prosegue per la provincia di Campobasso. Da questa strada se ne diramano varie, secondarie: da Cerignola a Manfredonia sull'Adriatico: da Foggia a Manfredonia: da Lucera verso nord a San Severo e verso sud a Bovino; da Foggia per Bovino ad Ariano di Puglia; da San Severo, traverso il promontorio garganico, a Vico del Gargano.

Il « Pitaffio » di Foggia.

Foggia conta 53 134 abitanti, fra i quali 78 ciclisti e 23 soci: metà circa, adunque, di quelli dell' intera provincia. Sorge a soli metri 74 sul mare, nel bel mezzo del famoso *Tavoliere delle Puglie*, così ricco di cereali, viti, agrumi, e coperto in gran parte da pascoli; sta fra i torrenti Cervaro e Celone, ed è notevole centro ferroviario, perchè dalla sua ampia stazione ferroviaria si diramano le linee per Manfredonia, Ancona, Napoli, Potenza e Bari. Poveri sono i borghi: ma bene fabbricata è la città, con nuove strade e piazze; e notevoli sono l'ampia piazza Cavour; la Villa o Giardini Pubblici; il Boschetto colle due loggie dalle quali si domina un esteso panorama; l'Orto Botanico; la via Scillittani, così chiamata dal nome di Lorenzo Scillittani (1822-1880), che fu tanto benemerito nel rimodernare la patria sua; la via Galliani; la piazza Lanza, col monumento del famoso clinico Vincenzo Lanza (1784-1860); la via Cairoli; il corso Vittorio Emanuele; il corso Garibaldi; piazza Federico II; piazza del Municipio; ed altre ancora.

Castello dei Saraceni a Lucera.

Foggia fu sede di imperatori e re: vi ebbero dimora Federico II, re Manfredi, re Carlo d'Angiò, e re Ferdinando I d'Aragona, di cui resta memoria nel *Pitaffio*, alto pilastro sormontato dalla statuina d'un cavaliere.

Delle chiese di Foggia sono specialmente da ricordare la Cattedrale, la chiesa di Gesù e Maria, la chiesa delle Croci, l'Incoronata.

Delle molte notevoli località della provincia ricorderemo: Alberona, che fu già dei Templari e dei Gerosolimitani, e nel 1861 divenne famosa per un'audace invasione brigantesca; Cerignola, presso cui, il 28 aprile 1503, si combattè la celebre battaglia nella quale Consalvo di Cordova vinse Lodovico d'Armagnac duca di Nemours, stabilendo così in Italia la nefasta supremazia spagnuola; Lucera, colle molte rovine della grandiosa rocca o cittadella dei Saraceni, eretta nel 1233 da Federico II, che nel 1239 vi raccolse tutti i Saraceni da lui qui trapiantati dalla Sicilia, e qui pose la sua corte, in tutto uguale a quella del possente principe orientale; Manfredonia, così detta da re Manfredi, che la cominciò a fabbricare nel 1256, colle rovine della vicina Siponto; Monte Sant'Angelo, col Castello del Gigante e col Santuario di San Michele Arcangelo; Orta Nova, colla frazione di Ordona, e colle rovine dell'antica Erdonea; Margherita di Savoia, nuovo nome sostituito a quello antico di Saline di Barletta; Bovino, che ebbe mala fama

Basilica di San Nicola di Bari.

ai tempi dei tre briganti fratelli Verdarelli; Ascoli Sutriano, l'antica *Asculum*, presso cui nel 269 a. C. si combattè la battaglia fra Pirro ed i Romani; Troja, la cui cattedrale è la più bella fra quante ne possono vantare le Puglie; Apricena, che vuolsi abbia avuto il nome da una cena di cinghiale (*apri coena*) qui fatta da Federico II, che vi aveva un luogo di caccia; Poggio Imperiale, colonia albanese; Ischitella, patria di Pietro Giannone; San Giovanni Rotondo, ov'era un tempio di Giano, di forma rotonda.

Dalla provincia di Foggia, proseguendo verso sud passiamo a quella di Bari, pure essa divisa in tre circondarî (Bari, Altamura, Barletta), che comprendono, in 53 comuni, 837 683 abitanti, sopra una superficie di 5937 chilometri quadrati. Sono 485 i ciclisti della provincia, e di essi soli 96 inscritti al Touring.

La provincia (pur essa pianeggiante, con colline e promontorî di poco rilievo) è assai bene provveduta di strade.

Di queste la principale è quella che, parallela alla ferrovia, costeggia il litorale, congiungendo fra loro tutte le città della costa; ed assai notevoli sono pure: la strada che da Bari, per Modugno, Bitetto, Bitonto, Terlizzi,

Ruvo di Puglia, Corato, Andria, Canosa, passa a Cerignola, in provincia di Foggia; la strada che staccandosi da Bitetto va per Altamura a Matera nella Basilicata; la strada che da Bari per Capurso, Casamassima, Gioia del Colle, passa a Mottola e Taranto in provincia di Lecce.

Bari, coi suoi 78 341 abitanti (fra i quali 274 ciclisti, e di essi 48 soci del Touring), è la seconda città dell'Italia Meridionale, ha belle vie, due buoni porti, e varî notevoli edifici sacri e profani. La cattedrale di San Sabino è una delle più belle d'Italia; fu eretta nel 1034 dal vescovo greco Bisanzio, sopra una cripta che esisteva già nel 733; e fu restaurata, cioè rovinata, nel 750.

Ancora più celebre, nel mondo intero, è la Basilica di San Nicola, che ha l'aspetto più di fortezza che di chiesa, cominciata nel 1087, per porvi le ossa venerate di San Nicola, il grande taumaturgo morto nella Licia nel 326.

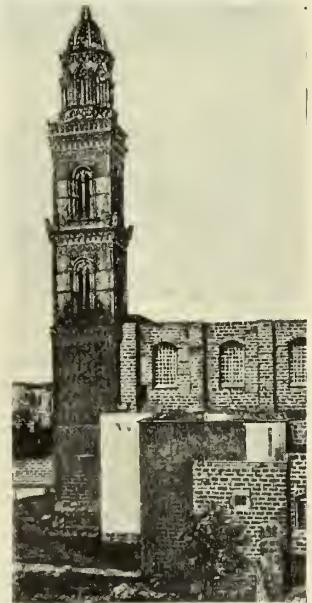
Cattedrale di Altamura.

Degli edifici profani è sopratutti notevole il Castello, che fu fatto erigere da Guglielmo II il *Normanno*, che domina il Porto Nuovo.

Delle numerose e notevoli città e borgate della provincia ricorderemo: Acquaviva delle Fonti, con una cattedrale di stile romanesco; Cassano delle Murge, colle sue varie torri del secolo XIV; Bitonto, colle rovine del castello e la cattedrale di San Valentino; Casamassima, che si vuole abbia origine da un castello fatto costrurre da Fabio Massimo; Conversano, con una cattedrale gotica; l'antichissima Giovinazzo, patria di Matteo Spinelli, cronista del secolo XIII; Modugno, nella " Puglia Petrosa,,, che attende refrigerio e salvezza dal costruendo acquedotto; Bitetto, con la cattedrale di San Michele, cominciata nel 1325; Mola di Bari, con la cattedrale di stile normanno e bel portale; Monopoli, con le rovine d'un castello fatto erigere da Carlo V; Polignano a Mare, colle sue famose grotte; Palo del Colle, con grande chiesa del secolo XIII; Putignano, con una chiesa in cui, secondo la tradizione, San Pietro avrebbe predicato nell'anno 44; Rutigliano, dominato dalla torre quadrata d'un antico castello; Turi, presso cui è la venerata chiesa di San Oronzio; Altamura, colla magnifica cattedrale cominciata nel 1232 da Federico II, e riedificata nel 1330 e 1531; Gioia del Colle, cogli avanzi d'un vecchio castello; Gravina, cinta di mura e torri, e cogli avanzi del castello di Federico II; Alberobello, villaggio singolarissimo, con

Castel del Monte ad Andria.

abitazioni simili a quelle dei popoli primitivi; Barletta, il cui nome è popolarissimo in tutta Italia per la famosa disfida del 1503; Andria, rasentata dal *tratturo* (cioè dall'ampia strada seguita dalle greggi nel scendere dall'Appennino), col celebre Castel del Monte, detto il " Belvedere ,, e la " Spia delle Puglie ,,, eretto da Federico II come luogo di caccia; Bisceglie, colle rovine del castello normanno; Canosa, colla chiesa di San Sabino, col tempio più rinomato di puro stile bizantino; Corato, graziosa città costruita di pietra calcarea bianca e giallognola, e circondata da mandorli, vigneti ed oliveti; Minervino Murge, così detto da un antico tempio di Minerva; Molfetta, divisa in città vecchia, con vie strette e cinta da alte mura, e città nuova, con ampie vie; Ruvo di Puglia, colla cattedrale del secolo XII, ed il pregiato " Museo Jutta ,, illustrato dal Gregorovius; Trani, noto in tutta Italia per i suoi vini, noto all'artista per la sua cattedrale di San Nicola.

La più meridionale delle tre provincie pugliesi è quella di Lecce, divisa in quattro circondarî (Lecce, Brindisi, Gallipoli, Taranto), con 120 comuni, che comprendono 705 382 abitanti, sparsi sopra una superficie di 8530 chilometri quadrati. In essa si contano 484 ciclisti, 120 dei quali sono soci del Touring. Anche la provincia di Lecce (detta pure Terra d'Otranto) è ben fornita di strade; e fra esse ricorderemo la litoranea, che unisce fra loro Foggia, Bari, Lecce; quella che venendo da Gioia del Colle, su quel di Bari, passa per Mottola, Massafra, Taranto, San Giorgio, Sava, Manduria, e va ad unirsi colla precedente poco prima di Lecce; quella da Lecce per Galatina a Gallipoli; quella da Lecce per Martano e Carpignano ad Otranto; quella che da

Torre di Raim. Orsini del Balzo a Soleto.

Castello di Bari.

piano, colle rovine della Basilica delle cento porte; Brindisi, l'antica *Brundusium*, la grande stazione navale dell'Impero Romano nell'Adriatico, col grande porto restaurato dai Borboni e dal governo italiano; e, per tacer d'altro, Taranto, col grande porto militare della nuova Italia.

Con queste righe non abbiamo inteso di descrivere la regione italiana delle Puglie, così poco conosciuta da tanta parte di Italiani; ma abbiamo voluto dare una rapida idea di essa, per invogliare automobilisti e ciclisti a visitarla.

Sulla copertina della guida delle *Puglie* i soci vedranno riprodotta due colonne. Sono esse le due colonne di marmo presso il porto di Brindisi: una intera, di stile greco, non scannellata, con un ricco capitello, adorno di figure di divinità: l'altra mozza, perchè non ne resta che la base ed un mozzicone. La prima porta un'inscrizione incompleta, che parla di Spotalupo, governatore bisantino, il quale ricostruì la città, distrutta nel secolo x dai Saraceni; e questo fece credere che le due colonne sieno (come quelle di Foca a Roma) il resto d'un monumento onorifico bisantino; mentre l'opinione più diffusa si è che esse risalgano ad epoca molto più antica, e segnino il limite meridionale della *Via Appia*, costruita nel 312 a. C. A Lecce; sulla *Piazza di Santo Oronzo* sorge la statua di quel santo (protettore della città) sopra una colonna; e si crede che essa non sia che il resto della seconda colonna di Brindisi. *b.*

Brindisi per Mesagne, Francavilla, Grottaglie e San Giorgio va a sboccare nella strada da Lecce a Taranto.

Lecce (con 32 029 abitanti, dei quali 96 ciclisti, e fra essi 36 soci del Touring) è detta la " Firenze delle Puglie ,,, per la eleganza dei suoi edifici e l'amenità dei suoi dintorni. Colle sue case gialle a tetto piatto ed i campanili a torre, sembra una vera città orientale. Nei nomi delle sue strade sono riassunte le leggende e la storia della città.

Dei suoi principali edifici ricorderemo il Castello e l'Arco di trionfo, fatti erigere da Carlo V; il Duomo, e le chiese di Santa Croce, Gesù, Sant'Irene, Santi Nicolò e Cataldo; il palazzo vescovile; il teatro; il museo; il palazzo della prefettura; il Castello di San Cataldo; e il " Sedile ,, (antica sede municipale), edificato nel 1592.

Anche in questa provincia, quante località degne di nota! Ricorderemo Copertino, col suo castello; Leverano, colla Torre di Federico II; Galatina, con varie chiese, fra le quali quella di Santa Caterina; Soleto, colla chiesa di Santo Stefano, e col campanile a torre fatta erigere nel 1397 da Raimondello Orsini del Balzo, su disegno di Francesco Colaci di Surbo; Otranto, l'antica *Hydruntum*, colla bella Cattedrale, il Castello, il porto chiamato a migliori destini; Giurdi-

Il « Sedile » di Lecce

Torre di Federico II a Leverano.

MILETO E PARGHELIA

Col desiderio di contribuire a richiamare l'attenzione del resto d' Italia sulla desolata e sconosciuta Calabria, nel numero precedente di questa *Rivista* (che deve avere fra i suoi principali intenti quello di far conoscere l' Italia agli Italiani), dissi di Monteleone; e dirò oggi brevemente di due altre località interessanti di quella regione: Mileto e Parghelia.

* * *

Avrei grande desiderio di parlare a lungo di Mileto, di questa borgata dalle case basse, dalle piazze amplissime, dalle vie larghissime, piene di cani, di maiali, di galline; di questa città che par concepita da un megalomane che non sapesse far bene i conti, e dove tutto par cominciato e nulla finito.

La Mileto d'oggi nulla ha che fare colla celebre Mileto antica, donata nel 1060 da Roberto Guiscardo al fratello Ruggero, il gran conte, che vi pose la sua capitale, vi battè moneta, vi chiamò San Bruno a battezzare il figlio Ruggero, il re Ruggero, e vi fece, da papa Gregorio VII, trasportare la sede episcopale togliendola a Vibona. Nel 1101 il gran conte Ruggero morì e fu sepolto a Mileto; e cominciò sin d'allora la decadenza della città, perchè la capitale del regno normanno fu trasportata a Palermo.

Panorama di Tropea vista da Parghelia.

Distrutta completamente dal terremoto del 1783 la vecchia Mileto, a due chilometri ad ovest delle sue rovine fu cominciata nel 1784 la Mileto nuova, che vide le sue strade insanguinate nel 1799 dalle orde del cardinale Ruffo, che qui aveva posto il suo primo quartiere generale, e nel 1860 dalle truppe borboniche, che assassinarono barbaramente il loro generale Briganti, che s'era ritirato all'avanzarsi di Garibaldi.

Di fronte alla cattedrale di Mileto, lungo la facciata dell'episcopio, giacciono, abbandonati a terra, 24 tronchi di colonne di grande valore, di granito, cipollino, verde di Calabria, breccia africana. Narra la leggenda che il conte Ruggero tolse quelle colonne dal tempio di Proserpina per ornarne la sua cattedrale di Mileto: e certo in ogni modo si è che quelle colonne, sino dal 1795, furono dai Francesi tolte dalle rovine della vecchia Mileto, e trasportate ove sono al presente.

Sono adunque 110 anni che quei resti preziosi giacciono in quel luogo: Nessun " governo „ si occupò più di esse; ed i Miletani, da buoni Calabresi, aspettano sempre che qualche " governo „ le levi di lì.

Io spero invece nel vescovo Morabito, che mostrò di saper fare anche da sè; spero che. dopo aver pensato a cose più urgenti, troverà modo di mettere a posto anche quelle vecchie colonne, quei vecchi ed unici resti d'un'epoca gloriosa.

* * *

Dal monte scesi al mare; e prima di partire dalla Calabria volli vedere anche Parghelia.

Parghelia, la elegante borgatella dal bel nome greco (come greci sono i nomi di tutti i paesi dei dintorni), sorge (o, per essere più esatti, sorgeva) nella parte meridionale del golfo di Sant'Eufemia, nella parte settentrionale della penisola che finisce al Capo Vaticano, a forse tre chilometri ad oriente di Tropea, a mezzo chilometro dal mare, e ad una novantina di metri sopra il livello delle onde, che vengono ad infrangersi sopra una fila di scogli che hanno la forma aguzza di un immane mostro sottomarino. Basse colline cingono da tre lati la piccola pianura che s'apre sul mare; e quella pianura è un vero paradiso, un bosco misto di palme, olivi, aranci, limoni, melagrani, cotogni, fichi, sorbi, mentre lungo le siepi rosseggiano i geranî e fioriscono le orchidee. Le bianche macchie che segnano qua e là le colline circostanti, indicano le cave di caolino, che formano una delle ricchezze del luogo, e che fornivano un giorno le cave di maiolica di Capodimonte, come forniscono oggi le fabbriche Richard-Ginori di Doccia e di Milano. Molti degli abitanti sono marinari: di lungo corso se giovani robusti, di cabotaggio quando giungono alla matura età, pescatori quando sono vecchi: ed uno di costoro, mezzo cieco, mi disse di chiamarsi Rosario Auteri, di aver servito sotto tre re (Ferdinando II, Francesco II, Vittorio Emanuele II) e di aver combattuto a Lissa sulla *Terribile*.

I Pargheliotti sono notissimi in Calabria anche come merciai ambulanti, e specialmente come venditori di coltelli a manico fisso, che sono proibiti dalla legge... e perciò molto ricercati.

Di questa industre attività dei Pargheliotti (così diversi dagli apatici Calabresi della montagna), e della conseguente ricchezza e prosperità, era testimonio l'aspetto della borgata, formata di una bella via lastricata, che va da est ad ovest, fiancheggiata da buone casette ad uno o due piani, tutte fornite di poggiuolo con ringhiera di ferro, ed abbellite di viti, che davano loro un aspetto civettuolo; e da quella via si staccano varie viuzze secondarie, acclivi a sud verso il monte, declivi a nord verso il mare.

* * *

Ora, è tutta una rovina. Per la via principale si passa alla meno peggio, perchè i soldati la hanno sgombrata dalle macerie: ma le vie secondarie, ridotte a mucchi informi di materiale, sono ancora in molti luoghi intransitabili, o il transito vi è sommamente pericoloso.

Scorsi un bianco ammasso di macerie, che era tutto quanto restava d'una modesta casuccia di operaio; e su in alto, appoggiato ad un pezzo di muraglia, stava, colle mani in saccoccia e cogli occhi incantati, un uomo tutto vestito di nero, il marito d'una donna che era stata tolta morta di lì sotto. Mi pareva di aver davanti una statua di bronzo sopra un basamento di marmo; e credo che non si potrebbe in modo migliore ideare il monumento con cui si volesse ricordare il disastro del terremoto.

Entrai in molte di quelle case, che all'esterno sembrano in uno stato discreto; ma chi entra dalla porta vede il cielo, traverso i pavimenti sfondati e precipitati; ed i crepacci dei muri maestri dicono chiaramente che l'unico rimedio per guarir quelle povere case ferite è il piccone che le rada al suolo. " La mia casa è aperta come un melagrano „ vi dicono tutti, con un'immagine che sentii ripetere anche negli altri paesi visitati!

***

Quando giunsi a Parghelia, mi accorsi che stava per avvenire qualche cosa di straordinario; chè la gente si affollava, trattenuta dai soldati, nella via principale, la via dell'Indipendenza, di qua e di là dalla chiesa parrocchiale, fiancheggiata da un campanile che resta ancora in piedi, sebbene spaccato da cima a fondo. " Si dovrà farlo saltare colla dinamite,, disse il Re quando visitò Parghelia; ma di dinamite qui non si volle sentir parlare; perchè lassù c'era una campana, d'un suono " che non ha l'uguale in tutto il mondo ,, come mi assicurò un abatino del luogo, una campana formata nel 1794, fondendo insieme i resti di due campane spezzatesi nel terremoto del 1783.

La calata della campana dal campanile di Parghelia.

Il capitano del genio volle tentare il salvataggio: costruì una geniale impalcatura, che s'arrampicava sino all'alta finestra del campanile; con corde e carrucole e travi trasportò la campana, traverso la finestra, all'impalcatura, e la fece calar giù.

Quando giunsi sul luogo il capitano Baccaglini, col suo spiccatissimo accento veneto (seppi infatti che egli è di Teolo, su quel di Padova), dal tetto della chiesa (ov'era salito anche l'ing. Fiazza di Milano), dava gli ordini ai suoi soldati, attaccati alla corda: *Tenere in forza senza molare! — Via le tavole! — Svelti! — Cedere molto adagio! — Aspetta! — Alt, Alt! — Cedere adagio! — Avanti! — Giù, avanti pure! — Forza, forza! — Giù, giù! — Ci siamo!*

La campana era giunta a posarsi sui due tronchi che la aspettavano in basso; il caporale corse ad impugnare il batacchio ed a farla rimbombare; e dai due gruppi della folla, che tosto s'unirono e si confusero in uno, scoppiò un urlo, un applauso. I battimani andavano al cielo; e tutti vollero correre a toccare ed accarezzare la campana mentre essa veniva portata in chiesa. *Viva il genio, viva il genio,* urlava un pretino, don Saverio Salamò; e poi il pretino sparì, e di lì a poco sbucò fuori dalla folla assieme col parroco Condoleo; ed i due preti tenevano in mano alcune bottiglie di Marsala; e preti, e soldati, e cittadini entrarono nella chiesa, di cui è precipitata buona parte del tetto; e sugli altari si sturarono le bottiglie e si versò il vino nei bicchieri; e si gridò, e si brindò; ed il maestro del paese, con un forbito discorsetto di circostanza, augurò al capitano Baccaglini di divenir presto generale; augurio al quale anche noi ci associamo di tutto cuore.

Misteri del cuore umano! Quella folla, quell'intera borgata che dimostrava rumorosamente tanto entusiasmo per i soldati che avevano salvata una povera squilla, era pure formata, era pure abitata dagli stessi individui che pochi giorni prima non avevano avuta una sola parola di gratitudine per i soldati che arrischiavano la vita fra le rovine che coprivano morti e feriti, dagli stessi individui che davanti all'opera di salvataggio erano rimasti inerti ed apatici! Misteri del cuore umano!

***

Poichè venni qui, volli veder tutto, e mi recai giù sino al ciglione del dirupo che precipita sul mare, che ruggiva lì sotto fra gli scogli; e giù ad occidente vedevo Tropea, simile ad un immenso alveare intorno ad uno scoglio: e via lontano scorgevo lo Stromboli sorgere dal mare colla caratteristica forma di cappello da carabiniere, e col suo inestinguibile pennacchio di fumo; ed una donna mi disse: « Quello è lo Stromboli; è quello che fa venire il terremoto; dicono che quando venne il Re aveva promesso di mandare i cannoni per demolirlo; ma i cannoni non si videro più. Quando verranno? Lo sapete voi, signorino? »

Nel ritornare verso il paese, incontrai il signor Onofrio Salamò, un omettino piccolo, spaventato, che fa le veci di sindaco, perchè anche di qui, come da altri paesi, il vero sindaco è sparito.... o fu fatto sparire. Quel buon uomo che si fa in quattro per accontentare tutti, non riesce ad accontentare alcuno; tutti gli gridano la croce addosso; tutti vorrebbero da lui l'impossibile. Il signor Salamò, esternandomi la sua gratitudine per Milano, ed offrendomi delle splendide melagrane, mi raccontava le sue passioni.... e non mi faceva sorgere in cuore il desiderio di divenire sindaco di Parghelia! Qui tutti hanno il soprannome; ed ebbi, per esempio, il piacere di conoscere il *turco*, la *spagnolo*, il *santo*, il *dannato*, il *piluso*, il *lupo* ed il *minchionello;* ed un soprannome appiopparono anche al vicesindaco; lo chiamano *scatola di fiammiferi;* e questo in segno della pubblica riconoscenza!

E gli ufficiali? Anch'essi qui, come i soldati, fanno miracoli, ma tutto non possono fare. E' fra essi il capitano Abignente, uno dei tre cugini discendenti dall'Abignente dei tredici di Barletta; ed egli fece e fa molto più del suo dovere. Ebbene; sentii una donna che diceva ad un'altra: « Ma che speri di avere da un capitano che si chiama *Abignente?* »

***

Ma davanti allo splendore del tramonto scordai tutte queste miserie. Il sole, come un immenso globo d'oro, andava scendendo in mare giù dietro le Eolie; e d'oro si era fatto tutto il mare; e immensi stormi di stornelli volavano sopra il paese; e sentivo ripetere: « Buon segno, buon segno! Gli uccelli, fuggiti il giorno del terremoto, sono ritornati! Il terremoto non tornerà più! ».

Stazione ferroviaria di Tropea.

Ahimè! sono passate poche ore; e mentre scrivo una forte scossa di terremoto fa uscir tutti dalle case e dalle baracche, a urlare, piangere e pregare! Ahimè! Non si può più credere neppure agli stornelli!

OTTONE BRENTARI.

Le fotografie dalle quali furono tolti i *clichés* che adornano questo articolo ci vennero favorite dal prof. G. Zanconti, che rappresentava a Parghelia il Comitato milanese pro Calabria.

Primo Congresso Coloniale italiano in Asmara [1]

Per agevolare la visita della Colonia Eritrea, sia per esaminarne le attuali condizioni e studiarne i miglioramenti, sia per diminuire la diffidenza e lo scetticismo che le passate vicende politiche e militari hanno seminato nella nostra nazione, venne indetto, negli scorsi mesi di settembre ed ottobre, un congresso coloniale in Asmara.

Vi presero parte 48 nostri connazionali rappresentanti la scienza, l'agricoltura, l'industria ed il commercio, il giornalismo ed anche il turismo.

Lo svolgimento dei lavori del congresso, risguardanti problemi di grande interesse per la Colonia, quali lo sviluppo agricolo industriale e commerciale, la colonizzazione e l'emigrazione, l'ordinamento dei servizi marittimi e della viabilità, si collegò con interessanti gite nei punti più importanti della Colonia; ed è così che si poterono visitare alcune aziende agricole dell'Hamassen: le coltivazioni del grano a Saberguma, ad Adi Ugri e Godofelassi, e del cotone a Filfil e Ghinda, le miniere aurifere di Cherem e Medrizien e gli opifici di Asmara: constatando anche il notevole incremento della pastorizia, specialmente dopo che, col funzionamento dell'istituto vaccinogeno, si riuscì a domare la peste bovina, che prima faceva strage.

Via Umberto I all' Asmara.

Non sono mancati i festeggiamenti, fra gli altri una rivista delle nostre truppe indigene, e la spettacolosa *fantasia* per la festa del Mascal, una delle più solenni manifestazioni militari religiose degli Abissini.

Asmara, l'attuale sede del governo, è una cittadina di 9000 abitanti munita di tutte le comodità europee, con clima temperato, a 2347 metri sul livello del mare; è collegata con Massaua, l'antica capitale abbandonata per il clima infido, con una buona strada carrozzabile di chm. 51 sino a Ghinda, poi con linea ferroviaria. Per superare i 1400 metri di dislivello fra Ghinda ed Asmara, questa pittoresca strada, con pendenze massime del 9 per cento e con larghezze sempre superiori ai m. 4, si svolge per 51 chm. a mezza costa dei monti che formano contrafforte all'altipiano, fra fitte boscaglie di euforbie e di ulivi selvatici. — Asmara è pure collegata mediante buone carrozzabili con Cherem nel paese dei Bogos, con Adì Ugri nel Seraè e con Saganeiti nell'Acchelè Guzai che sono i tre principali centri della Colonia.

La carrozzabile Asmara-Cherem ha uno sviluppo di chm. 94, che in vettura si possono percorrere in poco più di 9 ore: la sua larghezza varia fra i 4 e i 7 metri:

Chiesa della missione cattolica a Keren.

attraversa per circa 40 chm. l'altipiano dell'Hamassen con pendenze insignificanti, poi discende per altri 24 chm. nella regione dei Bogos con pendenze massime del 10 per cento; ed infine raggiunge Cherem quasi sempre in piano dopo il guado dell'Anseba.

La carrozzabile Asmara-Adi Ugri ha un percorso di 58 chm. che in vettura si fanno in circa 6 ore; per un buon terzo della sua lunghezza attraversa in direzione di mezzogiorno l altipiano, poi si svolge la rapida discesa di Scichet che conduce al guado di Mareb: poi per

Gruppo di congressisti da Saganeiti ad Ackrus.

Debaroa e la vasta piana di Zellina in gran parte coltivata, si arriva ad Adi Ugri, uno dei migliori centri agricoli della Colonia.

La carrozzabile Asmara-Saganeiti si dirama dalla precedente a circa 4 chm. dall'origine, ed ha una lunghezza totale di chm. 64, che in vettura si possono percorrere in circa 7 ore, ed una larghezza variabile fra 6 ed 8 metri: attraversato l'altipiano, comincia a discendere fra i monti di contrafforte coperti di boscaglie sino

---

(1) Nel mentre facciamo le nostre riserve sulle opinioni espresse sul presente o sul futuro della Colonia Eritrea, dall'egregio ing. De Simoni, ringraziamo questo del suo articolo e delle sue fotografie, e di aver rappresentato il Touring al Congresso Coloniale.

N. d. D.

a raggiungere la piana di Gura, poi per Afalba e Maraba risale a Saganeiti, la principale piazza forte della Colonia: la pendenza massima di questa strada è del 6

Strada carrozzabile da Chiusa all'Asmara.

per cento e trovasi quasi sempre in buone condizioni. Tutte queste strade possono percorrersi in automobile ed in motocicletta, naturalmente usando le debite precauzioni nelle ripide discese e nelle curve ristrette.

Abitazioni di indigeni all' Asmara.

Acacia gigante sulla strada di Keren.

Nella buona stagione poi, e con buoni garretti, si possono in gran parte percorrere in bicicletta.

Un ottimo servizio periodico di comode vetture, esercito dal treno militare, mette in comunicazione i centri principali della Colonia percorrendo le sopracitate strade: la puntualità e il decoro col quale viene effettuato questo servizio è veramente meritevole d'ogni elogio, tanto più quando si pensi che la natura delle strade ha imposto lo scaglionamento di numerose tappe pel cambio di quadrupedi in località spesse volte quasi deserte.

Sono poi in costruzione altre carrozzabili che metteranno fra loro in comunicazione Cherem con Agordat ed il confine sudanese di Cassala, Saganeiti con Adi-Cajè e Senafè, e con Baresa e Massaua, e Adi Ugri con Adi Quala e i confini del Tigrè.

Soldati indigeni nell' Eritrea.

Gran parte di queste strade vengono costrutte e i costruiscono dalle truppe indigene dirette dai nostri volonterosi ufficiali, e il loro costo per mano d'opera non oltrepassa le L. 1000 per chilometro, ritenuto che una compagnia indigena di 150 uomini può normalmente tracciare un chilometro di strada in un mese, e per compenso ogni ascaro riceve una razione giornaliera di 600 grammi di farina, del valore medio di L. 0,22.

Tucul di Ras-Alula.

La nostra Colonia non è certo un Eldorado, ma se si tien conto che solo da pochi anni vi è ritornata la calma dopo un periodo burrascoso di guerresche e disgraziate imprese, bisogna convenire che si sono fatti grandi progressi: ed è doveroso riconoscerne il merito non solo nell'amministrazione civile preposta al governo della Colonia, ma ben anco ai nostri bravi ufficiali, che con tanto disinteresse ed abnegazione, e con lavoro indefesso, concorrono a rendere questa terra, bagnata dal sangue di tanti Italiani, meno inospite e meno onerosa alla patria, fiduciosi che presto potrà bastare a se stessa.

Ed io che ho avuto l' onore di rappresentare il Touring Club Italiano al congresso d'Asmara, chiudo questi brevi cenni coll'augurio che molti soci del nostro fiorente sodalizio sentano il desiderio di visitare questa nostra colonia, forse troppo calunniata.

Ing. GIOVANNI DE-SIMONI.

Albergatori ed alberghi

Il sesto congresso degli albergatori.

La Società Italiana degli Albergatori tenne a Genova, dal 5 al 7 novembre, il suo sesto congresso.

Le sedute furono tenute nella sala dei Dogi nel Palazzo Ducale.

Il Touring era rappresentato al congresso dal suo consigliere cav. Lorenzo Bertolini.

Quasi tutti gli oggetti trattati hanno attinenza stretta col turismo; e perciò crediamo opportuno riportare qui in parte gli ordini del giorno che furono votati.

I.

Le tariffe ferroviarie e il movimento dei forestieri (relatore on. Maggiorino Ferraris).

Il VI congresso degli albergatori in Genova:

fa voti al Governo e al Parlamento:

1. che si deliberino immediatamente, ed in misura adeguata, le somme necessarie a porre in assetto la rete ferroviaria di Stato coll'aumento del materiale mobile, col miglioramento delle carrozze dei passeggeri e coll'ampliamento delle linee e delle stazioni;

2. che si inizi una riforma razionale ed organica delle tariffe dei viaggiatori, soprattutto per le grandi distanze, anche a beneficio dell'unità economica e sociale della patria;

3. (proposta del signor Merli Tomaso, Milano, accettata, che si istituiscano due distinte Commissioni consultive scelte fra gli elementi commerciali ed industriali per studi e proposte relative al trasporto dei viaggiatori e delle merci;

e delibera:

di aderire alle Associazioni che intendono promuovere una forte ed energica agitazione nazionale per dare al paese un servizio ferroviario che risponda al progresso ed al decoro della Nazione.

II.

Voto al Governo del Re perchè sia modificato l'art. 2 della legge 23 luglio 1896, N. 318, capo IV, sui provvedimenti a favore della Marina Mercantile (relatore cav. Alfredo Campione).

Il VI congresso degli albergatori in Genova:

fa voti:

che il Governo del Re, proponga al Parlamento la riduzione di tale tassa a sole lire una per passeggero sbarcato o imbarcato in Italia;

III.

Voto al Governo per l'istituzione di una scuola teorico-pratica per la carriera degli albergatori (relatore cav. Lorenzo Bertolini).

Il VI congresso degli albergatori in Genova:

fa voti:

che il Governo voglia prendere in benevola considerazione tale utile istituzione ed accordarle quell'appoggio morale e materiale senza del quale il progetto non può realizzarsi — ed incarica il presidente della Società italiana degli Albergatori di costituire una Commissione da lui stesso presieduta per presentare il progetto ai ministri competenti e per fare le pratiche necessarie per la possibile effettuazione del progetto stesso.

IV.

Sulla istituzione di un biglietto cumulativo per la visita di tutti i musei, gallerie, ecc. (relatore cav. Tito Pinchetti).

Il VI congresso degli albergatori in Genova:

fa voti:

che il R. Governo istituisca una tessera cumulativa in quella forma e con quelle garanzie che saranno ritenute più opportune, il cui costo non superi i due terzi del prezzo che oggi dì si deve pagare per ottenere l'ingresso singolo in tutti i musei, gallerie e monumenti di proprietà dello Stato, e mediante la qual tessera sia dato al possessore il diritto di entrare nel tempo d'orario in tutti i luoghi predetti per una o più volte a seconda dell'ampiezza e dell'importanza di essi.

Per la cronaca dei festeggiamenti che si alternarono coi lavori del congresso, aggiungeremo che il ricevimento dei congressisti, che doveva aver luogo la sera del giorno 4 all'Hôtel de Gênes fu trasferito al Giardino d'Italia causa il repentino decesso della signora Bonera, proprietaria del detto albergo, avvenuta proprio due giorni prima dei festeggiamenti.

Alla domenica sera (giorno 5) i congressisti si trovarono raccolti al Righi, al banchetto ufficiale, fra i lampi, i tuoni e un acquazzone veramente estivi; e il giorno appresso si chiuse l'importante riunione con una gita in mare che, come tutto il resto dei festeggiamenti, fu guastata dal cattivo tempo.

Il vapore *Sicilia*, uno dei più importanti della Navigazione Generale, messo gentilmente a disposizione dei gitanti, raccolse circa 300 fra congressisti e invitati, dei quali molti non poterono gustare nè la sontuosa colazione servita a bordo, nè il panorama della riviera ligure svolgentesi dinanzi ad essi, in causa del mal di mare, che per la forza del vento e l'imperversare della burrasca colpì senza misericordia uomini e signore.

Lo sbarco a Rapallo fu così reso difficilissimo e si effettuò per una parte solo dei gitanti, i quali poi in maggioranza tornarono a Genova in ferrovia.

A Rapallo, sia al Kursaal che negli altri alberghi, erano allestiti splendidi *lunch*, ai quali veramente non potè essere fatta quell'accoglienza che meritavano; e fu veramente un deplorevole contrattempo questo, perchè le bellezze del golfo Tigullino e i sontuosi preparativi fatti dal signor Rondanini del Kursaal coadiuvato dai suoi colleghi, avrebbero chiuso il congresso lasciando in tutti la più piacevole e gradita delle rimembranze.

* * *

Alle cariche sociali riuscirono rieletti:

Presidente	Cav. Federico Fioroni;
Vice presidente	Comm. Giuseppe Spatz;
„	Cav. Luigi Delvitto;
„	Cav. Alfredo Campione;
Tesoriere	Cav. Luigi Mussetto.

Italia è il nome del ristorante aperto nella nuova Arona, fra la nuova e la vecchia stazione ferroviaria. Esso è affiliato al Touring,

Ristorante Italia in Arona.

e condotto dai signori Valli e Perolini, concessionarî del servizio di caffè e ristorante sui battelli del Lago Maggiore.

Un albergo colossale.- Un giornale americano ci fa conoscere che la mania degli edifici smisuratamente alti si accentua sempre più. Infatti si comincierà quanto prima a New York la costruzione di un albergo di quarantadue piani! Pur calcolando un minimo di tre metri per piano, si arriva alla bella altezza di 126 metri. Inutile aggiungere che non ci saranno scale, ma che tutti i servizi saranno fatti mediante ascensori.

LE STRADE

Ancora sulla viabilità della Calabria.

Al primo grido lanciato da queste colonne nel numero di ottobre sul miserando stato stradale delle Calabrie, seguì nell'ultimo numero un articolo sulle strade della Calabria ove si riportano parecchi brani di giornali quotidiani sullo stesso argomento e si conclude lamentando la deficenza dell'attuale rete stradale, la pessima manutenzione di quella esistente, specialmente per le strade comunali, e si fa appello a tutti i soci ed alle persone competenti per studiare la soluzione di un problema così vasto e complesso.

Non parrà quindi inopportuno che in questa rubrica consacrata alle strade si continui a trattare l'argomento.

Nell'ultimo citato articolo, in mezzo alla constatazione generale sulla deficenza della rete stradale della Calabria, si riporta pure l'opinione in senso contrario che Enrico Caviglia sostiene nella *Nuova Antologia* e cioè che non si deve spendere più nulla per nuove strade, ma serbare tutte le risorse disponibili ad altri lavori di maggiore ed imminente utilità. A questa opinione, già nel precedente articolo, e da chi fu sulla località, si risponde che la rete stradale è tutt'altro che completa.

Ed un altro pubblicista che andò sul luogo per studiare la questione, Adolfo Musco, in un articolo mandato alla *Stampa* di Torino, ove, con molto senno, accenna fra i possibili rimedî alla necessità di diradare le popolazioni creando tanti piccoli centri, osserva:

" Dove si deve riedificare si riedifichi, discentrando quanto più si può, e sarà un bene grandissimo; ma non si dimentichi che spostar l'ubicazione dei fabbricati attuali non si può, ove non si cerchino di eliminare contemporaneamente gli inconvenienti della malaria e della mancanza di comunicazioni. Spargere le case è possibile ove non manchino le vie e i contatti della civiltà, di guisa che sia facile recarsi di uno in altro luogo, e riesca sempre agevole non restare del tutto isolati dal mondo. Non è questo pur troppo il caso della Calabria, nella quale le vie rotabili (e quali vie!) sono come le mosche bianche. Discentrare oggi gli abitati non si potrebbe senza avere aperte prima nuove vie di comunicazione, senza avere messo in grado almeno i padri di famiglia a poter mandare i loro figliuoli a scuola, in un paese che ha il primato triste dell'analfabetismo, gli uomini di recarsi al mercato, al municipio, alla farmacia, tutti di frequentare, volendolo, la chiesa. Fate che venga l'inverno in una regione in cui ogni torrente diventa inguadabile, ogni via impraticabile, e vedrete come si potrebbe concepire nello stato presente uno spostamento più razionale degli abitati. Si facciano prima le strade, e dopo sarà tutto possibile, e vedremo allora gli abitati spostarsi spontaneamente e le case avvicinarsi ai luoghi di coltura, come è avvenuto dovunque si è potuto, perchè esistevano vie e possibilità di contatti col resto del mondo ,,.

E nella *Patria* di Roma, in un articolo già ricordato in queste colonne, dopo la constatazione della mancanza di strade rotabili, si soggiunge:

" Si dice da taluni che quaggiù, in questo estremo lembo d'Italia, manchino le industrie ed i commerci, e che quindi le strade non hanno ragione di essere; ma ciò che si crede l'effetto, non è altro invece, che la causa efficiente della povertà di industrie e di commerci, non potendo questi sorgere e prosperare là dove la deficiente viabilità congiura a loro danno ,,.

E potremmo continuare nelle citazioni, ma preferiamo ricordare alcune cifre.

Secondo l'ultima statistica pubblicata recentemente dal Ministero dei Lavori Pubblici, appare che al 30 giugno 1904, le tre provincie flagellate si trovano per riguardo alla viabilità, nelle seguenti condizioni:

	Strade			Chm. di strada	
	nazion.	prov.	com.	per chm. q. sup.	°/₀₀ abit.
Catanzaro	268 245	790 855	934 240	0 379	3 996
Cosenza	221 007	810 962	308 230	0 201	2 663
Reggio	104 774	605 990	418 655	0 356	2 583

In media quindi si hanno nella Calabria chm. 0,296 per ogni chm. q. di superficie e chm. 3,101 per ogni mille abitanti e cioè, insieme alle Puglie, la Basilicata, la Sicilia e la Sardegna, occupa gli infimi posti con un'enorme sperequazione di fronte alla Lombardia, al Veneto, all'Emilia, al Piemonte, ecc., e per di più essendo notevolmente inferiore in tutti gli altri mezzi di comunicazione, come ferrovie, tramvie, canali, ecc.

Che quindi esista realmente questa deficienza nella rete stradale non è possibile dubitare, e di fronte a tanta miseria nel primo e più indispensabile coefficente di pubblica ricchezza, sorge spontaneo il dubbio se di tanti milioni già votati e da votare per il Mezzogiorno d'Italia, non sarebbe stato conveniente dedicarne assai più larga parte a questo scopo, anzichè in altre opere utili certo, ma non così di prima necessità come la creazione per tutti del primo elemento di vita, la strada.

E' quindi necessario che nei provvedimenti che si stanno studiando per riparare all'immane disastro delle Calabrie, trovi una larghissima parte il completamento della viabilità; si deve poi, occorrendo con disposizioni speciali per quelle provincie, studiare un'organizzazione stradale che assicuri la conservazione delle strade costrutte e di quelle da costruirsi in avvenire.

E noi auguriamo che il Touring voglia continuare la campagna così nobilmente iniziata su tali direttive generali, che sono quelle le quali possono condurre ad un risultato più immediato e pratico.

I primi risultati del risorgimento stradale.

Ritengo sommamente utile ed opportuno segnalare in queste colonne quanto si viene man mano di utile praticando in materia di strade dalle nostre maggiori amministrazioni; ciò servirà ad esse di sprone per continuare coraggiosamente nella via delle riforme, alle altre di esempio e di incitamento ad operare nello stesso senso.

Oggi è la provincia di Napoli che ce ne fornisce occasione. L'ing. A. Balsamo, capo dell'ufficio tecnico di quella provincia, ha presentato all'amministrazione una elaborata monografia dal titolo *Proposta per una migliore sistemazione e manutenzione delle strade provinciali di Napoli.*

E' bene riprodurre qui alcuni suoi concetti sull'argomento. Nel proemio leggesi:

" Oggi, è doveroso che le cure dell'Amministrazione vengano tutte rivolte a che le strade siano rispondenti a quelle condizioni di traffico moderno, che, col crescere vertiginoso di nuovi mezzi di locomozione, col bisogno di ridurre le spese di trazione, e con la necessità di provvedere alla igiene della viabilità, imperiosamente impongono che le strade stesse sieno atte ad una più facile e comoda locomozione.

" La ineguaglianza della superficie rotabile, le solcature del pavimento stradale in genere, e, per le inghiaiate, il consolidamento del brecciame col roteggio, la polvere nella stagione estiva, il fango in quella invernale, costituiscono gravi difetti di manutenzione, che debbono essere ridotti di molto, se non del tutto eliminati, quando le vie si vogliano rispondenti alle esigenze richieste dalla comodità e dall'igiene ,,.

E per eliminare tali inconvenienti si espone un intero programma che comprende anzitutto una radicale sistemazione delle strade esistenti ed in seguito si trac-

ciano le linee generali per una razionale manutenzione basata sulla scelta di materiale resistente consolidato con la compressione meccanica, garantendo poi le strade dall'abuso di carri con ruote e cerchioni sottili e non proporzionati al peso delle merci da trasportare, ed altri simili provvedimenti.

Per la preliminare sistemazione delle strade si prevede una spesa di L. 2 400 000.

Ed entrando nel nerbo della questione, sull'esame cioè dei varî sistemi tecnici ed amministrativi di manutenzione, l'ing. Balsamo così si esprime:

" E' ormai passato il tempo, in cui delle strade ordinarie si poteva non curare un'esatta manutenzione. L'aumentata viabilità, specialmente con la costruzione delle comunali obbligatorie, il più facile scambio dei prodotti della terra e delle industrie, i nuovi mezzi di locomozione, quali il ciclismo e l'automobilismo e tanti altri nuovi bisogni della civiltà, del progresso, principalissimo l'igiene delle strade, hanno reso necessario modificare i sistemi amministrativi e tecnici di manutenzione, che, se potevano ben rispondere nel 1812 in Inghilterra con le norme dettate da Mac-Adam, nel 1764 col sistema introdotto dall'ingegnere Trésaguet in Francia, e nel 1836 nelle provincie napoletane con le norme della circolare dell'abolita Direzione dei ponti e strade, ora si reputano insufficienti e da modificarsi. Basta solo considerare quale importanza ha la manutenzione stradale sulla economia dei trasporti, per riconoscere che anche un lieve miglioramento delle condizioni stradali rappresenterebbe una diminuzione di molti milioni di lire sulle spese annue dei trasporti sulle sole strade nazionali, provinciali ed obbligatorie ,,.

Ma l'autore dimostra che tali miglioramenti non si possono ottenere con gli antichi sistemi amministrativi e tecnici.

Seguono quindi le proposte particolareggiate che si possono riassumere così: continuare gli appalti a corpo ora vigenti opportunamente modificati per le strade di minore consumo, e per le strade a grande consumo seguire il sistema dell'appalto in parte a cottimo in parte a misura, che si avvicina di molto al sistema francese.

In linea tecnica per le prime strade si potrà seguire il sistema dei risarcimenti parziali giornalieri con buon brecciame in quantità sufficente, per le grandi strade i ricarichi cilindrati.

E l'importante relazione conchiude augurando che " si vorrà certo dalla presente Amministrazione della provincia di Napoli risolvere convenientemente il problema della manutenzione stradale, anche in considerazione che la maggior spesa, cui si andrà incontro, rientrerà, senza dubbio, a beneficio del pubblico sotto forma di economia di spese pei trasporti e della salute dei cittadini ,,.

In base a tale relazione, la Deputazione provinciale, accogliendo in massima le proposte che abbiamo riassunte, le portò alla discussione del Consiglio provinciale nella tornata di ottobre. La discussione seguita fu lunga e minuta e finalmente fu approvato a grande maggioranza il seguente ordine del giorno:

" Il Consiglio, facendo plauso al proposito della Deputazione provinciale di risolvere il grave problema del riordinamento di tutta la rete delle strade provinciali, sia nei rapporti dei lavori straordinarii occorrenti sulla maggior parte di esse, che del sistema di manutenzione da adottare, invita la Deputazione stessa a completare la sua proposta tenendo presente anche le strade non contemplate dall' elenco annesso al rapporto dell' ufficio tecnico ,,.

Ed un voto di plauso aggiungiamo noi al Consiglio per avere presa una deliberazione che concorrerà potentemente al risorgimento economico della provincia di Napoli; ci congratuliamo poi coll'ingegnere capo Antonio Balsamo che colla sua chiara ed efficace relazione ha certamente non poco merito nell'avere provocata la soluzione dell'importantissima questione.

Torino, novembre 1905.

Ing. MASSIMO TEDESCHI.

La rete stradale nella Colonia Eritrea

Il *Bollettino Ufficiale della Colonia Eritrea* reca diffuse notizie sulla rete di strade che dal 1902 in poi furono eseguite nella colonia per la massima parte per opera delle truppe coloniali; e crediamo utile di riassumere qui quelle notizie, che serviranno ad illustrare ancor di più quanto sulla Colonia Eritrea scrive in questo stesso numero l'ing. De-Simoni.

Nel momento attuale la rete rotabile della Colonia comprende le seguenti strade:

Asmara Mai Atal, chm. 92;
Asmara-Cheren, chm. 96;
Asmara-Adi Ugri, chm. 58;
Asmara-Saganeiti, chm. 64;
Decamerè-Teramni, chm. 11 (ne rimangono ancora 13 chm.);
Baresa-Saganeiti, chm. 54 (ne rimangono 13 chm.).

Sono già stati inoltre compilati i progetti per la Adi Ugri-Adi Quala dal capitano Tornari, il quale sta ora attendendo al progetto del rimanente tratto Adi Quala Mareb, della Saganeiti-Adi Caieh dal capitano Guadagni e della Decamerè-Mai-Hainì dal capitano Nobili.

Mentre l'Amministrazione militare provvede all'esecuzione dei lavori suaccennati ed al riattamento ed alla costruzione di molte mulattiere e camelliere, l'Amministrazione civile, oltre ad importanti lavori nell'interno della colonia, provvederà all'attuazione dell'ampio programma tendente a congiungere l'importante piazza commerciale di Gondar e le regioni intermedie alla colonia a mezzo di buon camelliere.

Nell'interno della colonia due sono le camelliere che commercialmente hanno grande importanza: quella così detta di Mahio, che congiunge Massaua con Adi Caieh e per cui transitano pressochè tutte le merci provenienti dall'Agamè e oltre, e quella del colle di Meshalit detta comunemente via Lebca, per cui passano la maggior parte delle carovane che da Massaua vanno a Cheren, da dove poi si diramano pel Barca e per il Sudan ad occidente e per i Mahio ed il Sahel a nord.

Ambedue le camelliere erano in pessime condizioni, con alcuni tratti a ripidissime pendenze tali che obbligavano i cammellieri ad alleggerire di parte del loro carico i quadrupedi con enorme perdita di tempo; erano assolutamente prive di cunette e cunettoni atti a regolare il corso delle acque in modo che queste non danneggiassero la strada; ed infine avevano dei passaggi pericolosi data la strettezza delle strade anche nei punti ove fiancheggiavano profondissimi burroni.

Per la strada di Mahio l'esecuzione del progetto e la direzione dei lavori fu affidata al capitano Torelli del 2° battaglione indigeni e la mano d'opera fu data da ascari della 4ª compagnia e da operai indigeni appositamente assoldati.

I lavori eseguiti furono i seguenti: Portata la platea stradale alla larghezza di m. 3 per una lunghezza di metri 3167; costruiti 4123 metri di nuova strada e 74 cunette trasversali.

Dei lavori da eseguirsi alla strada di Messahlit, il progetto fu compilato dall'Ufficio del Genio civile e l'esecuzione affidata ad operai bianchi ed indigeni sotto la direzione del tenente signor Rolfo. Furono eseguite 7 varianti d'importanza, per cui si dovettero costruire metri 2944 di nuova strada. Importanti specialmente sono le due varianti eseguite da una parte e dall'altra della sella di Meshalit che hanno servito e correggere la pendenza ripidissima che in quei due tratti aveva la vecchia camelliera. Furono poi eseguiti molti lavori di riattamento per consolidare quelli già eseguiti in precedenza.

Oltre alle due strade già accennate, in quest'anno si è resa più praticabile la strada che da Adi Quala conduce al confine nel tratto in cui discende il ciglione di Gundet.

Strada Cecilia Mella e Ponte Benvenuto

Chi scriverà un giorno un vero e ragionevole *Volere è potere* italiano (ben dissimile da quelli che fra gli esempi di *volere è potere* mettono anche... Verdi e Garibaldi!) cioè la raccolta di biografie di coloro che col lavoro, colla perseveranza, colla onestà sono riusciti nel paese nostro a procurarsi una posizione agiata e onorata, non dimenticherà i fratelli Domenico e Benvenuto Vitali di Bellagio. Nato il primo nel 1844, il secondo nel 1848, dopo le prime fatiche e le lotte nei giovani anni, essi trovarono un largo campo d'azione nelle imprese edilizie a Roma dopo il 1870, ed in lavori d'ogni genere, assunti come abili imprenditori, in tutta Italia: dal Policlinico di Roma, alla ferrovia Aquila-Sulmona, al porto di Catania, per non parlar d'altro: lavori d'una somma complessiva di oltre 70 milioni.

Domenico Vitali.

Alla ditta Vitali si deve una lode, anzi si devono due lodi: essa non ebbe mai, nelle sue imprese, scioperi degli operai; non ebbe mai, dopo le sue imprese, liti col governo. Sono casi veramente rari!

Delle ricchezze onestamente procuratesi, i Vitali seppero fare ottimo uso.

Nel 1903 Benvenuto Vitali costruì e donò al comune il nuovo porto e la strada che da esso adduce: strada e porto (addetto, da marzo ad ottobre, al servizio delle merci) che portano il nome di Eugenio Vitali, il compianto figlio del munifico donatore, strada e porto che hanno assicurata al pubblico la punta estrema di Bellagio, cioè di quel promontorio che, coi suoi dintorni, forma il più stupendo panorama d'Italia.

Ponte Benvenuto sulla strada Cecilia Mella.

L'altro fratello, Domenico, costruì ora una strada che dalla strada provinciale della Valassina (a 5 chilometri da Bellagio, a 22 da Erba), varcando su ardito ponte di pietra (alto m. 24, e con un arco della luce di m. 14) il torrente Perlo (là ove esso rumoreggia in fondo ad orrido pittoresco burrone), conduce alle villette e casolari di Brogno, unendo così alla strada la regione del monte Nuvolone, ricca di pascoli e di boschi; e donò la strada ed il porto al comune, battezzando quella col nome della perduta moglie *Cecilia Mella*, e questa col nome dell'amato fratello *Benvenuto*.

Il 12 novembre ebbe luogo l'inaugurazione della nuova opera e la consegna al comune; e per l'occasione convennero a Bellagio varie distinte persone da Como e da Milano: il prefetto di Como comm. Ferri, il presidente della Camera di Commercio cav. Brambilla, il signor Achille Negri rappresentante del Touring, il generale Nava, ed altre cospicue personalità.

All'imbarcadero, stavano attendendo il sindaco avvocato G. Sancassani, gli assessori Gandola e Genazzini, varî consiglieri comunali, molti cittadini.

Benvenuto Vitali.

Una lunga fila di vetture condusse, su per la ripida e pittoresca strada (che offre ad ogni svolta i più stupendi panorami) sino a Brogno tutti gli invitati, che ammirarono la grandiosità del paesaggio che si domina di lassù (su tutta la parte superiore del lago di Como e sui monti che la circondano), e fecero grande onore al rinfresco loro offerto dal cav. uff. Domenico Vitali nella sua villetta, adorna delle scritte: *inveni portum procul negotiis beatus; hic habitabo, hic quies mea.*

Di lassù, accompagnati dalla brava e piumata banda di Bellagio (diretta dal valente maestro Franceschetti, che aveva scritta per la circostanza un'applaudita marcia), gli invitati ritornarono al ponte, ove, allo scoprimento della lapide commemorativa (con bassorilievo in marmo, assai lodato, del Garavaglia), pronunciarono opportuni ed applauditissimi discorsi il prefetto comm. Ferri ed il sindaco avv. Sancassani, ed il cav. Domenico Vitali che ringraziò commosso, fra gli applausi del numeroso pubblico, e lo sventolare delle bandiere delle società operaie.

L'avv. Emanuele Aureggi, notaio, lesse poi l'atto di consegna; e testimoni alle firme furono i signori Carlo Grandi ed Abbondio Gandola, che donò per l'occasione al Vitali una penna d'oro.

Fu una cerimonia semplice, sincera, commovente.

Lapide in memoria dell'inaugurazione della strada Cecilia Mella.

Tutti scesero poi a Bellagio, all'Hôtel Florence, al banchetto; e questo finì colla lettura di una lunga lista di telegrammi di adesione (fra i quali quello del ministro Carcano) e di brindisi, dei quali ricorderò quello del prefetto Ferri, dell'on. Rubini, del sindaco Sancassani (che presentò al cav. Vitali una pergamena) e dell'assessore Genazzini, che parlò a nome della società di mutuo soccorso fra contadini ed operaî, e del poeta romanesco Gigi Zanazzo, che portò il saluto dell'on. Baccelli, e di altri numerosi amici ed estimatori che i fratelli Vitali meritatamente contano a Roma.

Senza far torto a nessuno, credo che il brindisi più eloquente e notato sia stato quello del cav. Domenico Vitali, il quale disse semplicemente così:

" Colle vostre lodi, superiori ai miei meriti, mi *mettete in puntiglio* di fare qualche cosa di meglio di quello che ho fatto „.

E all'imbarcadero, nel salutare gli ospiti, aggiunse:

" A rivederci di qui ad un paio d'anni „.

Dunque... arrivederci; e *ad multos annos!*

o. b.

LE STRADE ALBERATE

Il disegno di legge — già approvato dal Senato — sulle piantagioni lungo le strade nazionali, provinciali e comunali sarà discusso alla Camera entro il breve periodo degli imminenti lavori parlamentari.

La relazione che è stata distribuita ai deputati, illustra con validi argomenti l'importanza e l'utilità della legge.

" Parve alla commissione — dice il relatore — bello e savio proposito proteggere e rinsaldare, con una lieta corona di verde, tutte le arterie del traffico, sulle quali si svolge e palpita la vita nazionale; si ritenne pure che le sponde di tante vie dovessero contribuire alla produzione arborea, ovunque rinnovata e promossa; piacque infine vedere le nostre contrade abbellirsi di benefiche ombre, l'igiene dei nostri campi giovarsi per una nuova e rigogliosa vegetazione „.

E il savio proposito consiste, come è noto, nella *facoltà concessa* alle amministrazioni dello Stato, della provincia, dei comuni, di eseguire piantagioni di alberi lungo quelle vie che ne siano suscettibili.

Altri paesi già trassero meravigliosi risultati da simili provvedimenti legislativi: negli Stati tutti dell'Europa centrale, le piantagioni in parola, eseguite con alberi da frutto, hanno assunto uno sviluppo straordinario, sicchè il reddito ne compensa la spesa di manutenzione delle strade stesse; in Francia è prescritto l'obbligo ai proprietari frontisti di provvedere a tali piantate; le nostre regioni, invece, da oltre mezzo secolo, non le curarono affatto ed oggi appaiono spoglie di tale ornamento e prive di tanta utilità.

" Ma poichè — prosegue il relatore — ad un così evidente beneficio, si connettono delicate questioni di ordine pubblico, come quella della difesa militare del regno, o dell'intralcio allo sviluppo delle linee telegrafiche e telefoniche, e d'altra parte contrastano i diritti della privata proprietà, era necessaria una legge che di simili inconvenienti si rendesse un conto preciso e sincero per poscia risolverli con disposizioni chiare ed opportune „.

Il relatore Mezzanotte esalta con animo giubilante il concetto fondamentale di questa legge che, " disseminando per le più lontane contrade d'Italia tanto rigoglio di piccole piante, concorrerà pure al risveglio dell'agricoltura, della prosperità e della bellezza nazionale „.

* * *

Diamo qualche articolo di questo importante progetto di legge presentato dal Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con quello di agricoltura:

Art. 1. — Sulle strade nazionali, provinciali e comunali e sulle loro pertinenze, le rispettive Amministrazioni possono eseguire piantagioni di alberi in quei tratti, che a giudizio delle Amministrazioni stesse ne siano suscettibili; i progetti relativi alle piantagioni sulle strade nazionali, sono approvati dal Ministero dei lavori pubblici udita la deputazione provinciale, e quelli relativi alle strade provinciali e comunali dai Prefetti, intesa pure per queste ultime la deputazione provinciale. . . . .

Art. 2. — In tali piantagioni gli alberi debbono essere a foglia caduca e non superare l'altezza di 10 metri; le radici ed i rami non debbono sporgere al di là di 3 metri dal confine stradale. . .

Art. 3. — I proprietari di fondi confinanti con le strade pubbliche e con le loro pertinenze possono eseguire sui loro fondi piantagioni di alberi a distanze minori di quelle stabilite dalla legge sulle opere pubbliche, purchè ne abbiano ottenuta l'autorizzazione dalle competente autorità amministrativa, secondo le norme prescritti dal regolamento, avuto riguardo anche agli eventuali impianta di tramvie e di ferrovie. . . . .

Vecchi e nuovi esperimenti di pavimentazione stradale a Milano.

Circa un anno fa venivano collocati in via Legnano, presso porta Tenaglia, parecchi tratti di pavimentazione diverse, a scopo d'esperimento. Oggi che i risultati incominciano a delinearsi, sebbene in modo che ancora non può dirsi definitivo per tutti, riescono interessanti i seguenti dati.

Nella via suddetta, che ha una larghezza di cinque metri all'incirca, vennero posti in opera, a cominciare da porta Tenaglia, i due primi tratti seguenti:

I. — Metri 38,25 di lastricato in *masselli* di granito di San Fedelino, provenienti dalle cave di Novate Mezzola presso Chiavenna (area totale: mq. 190,10, prezzo per mq. L. 16 a 17).

II. — Metri 40,05 di asfalto con *cautciù* (area mq. 199,05, prezzo L. 16).

III. — Metri 35,75 di asfalto di Ragusa compresso a caldo (finito il 12 settembre 1904, area mq. 177,68; prezzo L. 15).

IV. — Ripetizione del N. 1 (finito il 19 settembre).

V. — Metri 40,08 di asfalto di San Valentino d'Abruzzo, compressione a caldo (finito il 19 ottobre, area mq. 199,20; prezzo L. 15).

VI. — Metri 12,05 di asfalto fuso su cemento armato (finito il 5 novembre, area mq 59,89; prezzo L. 12).

VII. — Metri 20,10 di lastricato di piastrelle d'asfalto compresso (finito il 19 novembre, area mq. 99,90; prezzo L. 16,50).

VIII. — Metri 10,02 di lastricato in *porfirite* della cava comunale di Valganna (finito il 26 novembre, area mq. 49,80; prezzo L. 16).

IX. — Metri 11,86 di lastricato in *masselli* di basalto con asfalto (finito il 6 dicembre, area mq. 102,90; prezzo L. 14).

Di questi nove tratti di via pavimentata ecco ora un accenno sui risultati, che a distanza di un anno circa si fanno già sensibili.

Il I. si presenta bene, ma in confronto dei migliori tratti in asfalto offre lievi ineguaglianze, che nei veicoli a gran velocità possono ripercuotersi con leggeri sobbalzi.

Il II. ha già dato un esito definitivo; si è cioè consumato ed ha dovuto essere sostituito.

Il III. trovasi in discreto stato; lo stesso dicasi del IV. e del V.

Il VI. ha fatto la stessa fine del II., ed è già stato sostituito. Si componeva di uno strato d'asfalto fuso su blocchi di cemento armato. Questi blocchi avevano nella loro massa numerose punte di ghisa, che giungevano come sostegno fino a fior di terra. Il sistema era ingegnoso, ma, come si vede, non è stato fortunato.

Il VII. è in buono stato. Le piastrelle d'asfalto compresso non presentano dislivelli, cosicchè l'insieme figurava come una gettata sola ben levigata.

Pure buono è l'VIII., benchè qualche ineguaglianza fra le commessure delle lastre sia inevitabile.

Nel IX. notasi la stessa cosa, un po' più pronunciata pel taglio capriccioso che hanno i blocchetti di basalto, le cui commessure sono riempite coll'asfalto.

In questi giorni si sono ripresi gli esperimenti nella stessa via Legnano con altro materiale di prova.

I tratti da pavimentarsi saranno per ora quattro, ciascuno d'un centinaio di metri quadrati. Le pavimentazioni da provare sono le seguenti:

Un lastricato di *piastrelle* d'asfalto e cemento compresso.

Uno di pietra dell'Etna, e più precisamente di *lava*.

Uno di *mattoni greificati* (cioè colla stessa consistenza del grès).

Ed uno di *masselli* di porfido di Cuasso al Monte.

Tutte queste prove riguardano le vie urbane non percorse da binarî del tram.

Asfalto compresso e tallow-wood.

Dall'ultimo fascicolo del *Monitore tecnico* togliamo il seguente articolo:

" E' appena terminata nella nuova via Tommaso Grossi la posa di una nuova pavimentazione, la quale rappresenta un interessante esperimento di pavimentazione con asfalto di Ragusa compresso su strade solcate dalle rotaie tramviarie.

" L'asfalto compresso rappresenta un ottimo sistema di pavimentazione: esso è molto esteso all'estero, e anche Milano ne ha già fatta larga applicazione adottandolo nelle vie Marino, Santa Radegonda, Panfilo Castaldi, ecc., dove si è messo in opera l'asfalto proveniente da S. Valentino degli Abruzzi, e nelle vie Monte Napoleone, San Raffaele, Andegari, Romagnosi, Monte di Pietà, Ugo Foscolo, ecc., dove fu impiegato l'asfalto di Ragusa.

" Ma l'asfalto compresso non resiste in contatto colle rotaie tramviarie, specialmente per le forti vibrazioni prodotte dal passaggio delle vetture.

" Nella via Tommaso Grossi, adottando un sistema già applicato, pure con successo, a Francoforte e a Berlino, si è ora posto in opera l'asfalto di Ragusa col sistema di compressione a caldo, inserendo fra le rotaie e l'asfalto un mezzo elastico.

" Questo mezzo elastico è costituito da blocchetti di legno di Australia (tallow-wood) di durezza grandissima, i quali hanno anche lo scopo di impedire il prodursi delle solcature da parte dei veicoli ordinari in vicinanza delle rotaie.

" Le rotaie del tipo Phoenix, adottate, come è noto, per tutta la rete tramviaria milanese, vengono posate ordinariamente sulla terra o ghiaia, e sono collegate fra loro da ferri ad *L* che hanno l'unico scopo di mantenere lo scartamento del binario.

" Nella applicazione fatta nella via Tommaso Grossi le rotaie vengono invece a posare ad ogni metro su cunei di rovere, che alla loro volta riposano su calcestruzzo e sono collegate fra loro da tiranti in ferro fermati con bulloni a vite. Attorno alla suola delle rotaie e fra i cunei viene formato un massiccio di mastice d'asfalto completato con malta fine di cemento, sulla quale posano i blocchetti di legno: questi restano serrati fra la rotaia e l'asfalto compresso della superficie stradale. Le dimensioni dei blocchetti sono di cm. 22 per la lunghezza, 8 per la larghezza, e 10 per lo spessore.

" E' da notare che essendo i blocchetti di legno inclinati verso la gola della rotaia, e ciò allo scopo di tenerli meglio serrati, le acque affluiscono nella stessa gola della rotaia. Si è quindi dovuto provvedere allo scarico di queste acque, e ciò si è ottenuto praticando dei fori nella gola della rotaia, comunicanti a mezzo di opportuni tubi colla fognatura stradale. ,,

Alla Sagra di San Michele.

Apprendiamo con piacere che un Comitato costituitosi in seno all'Associazione degli Esercenti a Sant'Ambrogio in Val di Susa, sotto il patrocinio di quel Municipio, sta studiando il miglior modo per migliorare le comunicazioni fra la stazione ferroviaria di Sant' Ambrogio ed il vetusto monumento che si erge a 1000 metri sopra il livello del mare, sul monte che domina quella borgata.

Parecchi progetti si stanno esaminando di funicolare e di strada carrozzabile con tramvia elettrica.

Comunque si scelga, sarà un lavoro utile, sia per i numerosissimi turisti ed amanti di storia ed antichità, sia per quelli che frequentano il luogo quale stazione climatica.

Se si pensa che in un'ora da Torino si potrà salire a 1000 metri, non si può che augurare alla bella iniziativa ogni miglior fortuna.

Una circolare opportunissima.

Il signor conte avv. Enrico Scapinelli, sottoprefetto a Gallarate (Milano), ha diramata ai sindaci del suo circondazio una circolare da cui togliamo quanto segue:

Da non poche parti del Circondario giungono di frequente vivaci lagnanze per lo stato talvolta addirittura deplorevole nel quale si trovano moltissime strade di questi Comuni.

Io richiamo sulla cosa l'attenzione delle Onorevoli Amministrazioni interessate, acciocchè vogliano preoccuparsene con tutta premura ed interesse.

Non spetta a me, nè io avrei la necessaria competenza per indicare le cause del gravissimo sconcio: si accenna spesso alla cattiva qualità della ghiaia che comunemente qui si adopera per il servizio di manutenzione, la ghiaia cioè cosidetta delle cave, che è di poco costo ma del pari di pochissima efficacia, e si accenna pure alla deficenza, anzi, in taluni punti all'assoluta mancanza dei necessari scoli, in causa della quale le acque, anzichè defluire verso i torrenti ed i fiumi, si fermano sul piano delle strade a tutto detrimento della buona conservazione di queste.

Se vi è plaga nella quale la viabilità dovrebbe essere gelosamente curata è certamente questa, dove l'intensità del traffico, già rilevantissima, va ognor più aumentando.

La circolare è opportunissima; e lo sanno quanti hanno percorse le perfide strade del Gallaratese!

Auguriamo che la circolare dia i frutti desiderati, e che essa trovi imitatori nei sottoprefetti di quei circondarî nei quali essa sarebbe altrettanto opportuna quanto a Gallarate.

In difesa dei paracarri.

Mi permetto alcune osservazioni sull'articolo *I paracarri* (comparso su questa *Rivista* del numero di ottobre), per esprimere le mie idee contrarie a quelle del detto articolo.

Potrebbe anche darsi che la parola *paracarri* suoni al contrario di quella indicata nella *Rivista.* La banchina e i pedoni sono riparati per mezzo dei paracarri. I paracarri sono di sicurezza ai passeggeri; tanto è vero che nelle strade di montagna, ai passi pericolosi non vi sono i paracarri, ma muricciuoli, mentre nelle nostre strade di pianura quelli devono servire a limitare lo spazio dei rotabili.

Non è giusta l'idea che perchè succedono disgrazie sulle strade con paracarri tanto valga levarli. Dei due mali bisogna sempre scegliere il minore; ed è un fatto però che sulle strade con paracarri il pedone, il ciclista si trovano più sicuri dagli scherzi dei cavalli e dal volo o dallo slittamento degli automobili.

I paracarri sono di pericolo qualche volta ai veicoli.... ma se non ci fossero i paracarri ci saranno le *cunette*, i ciglioni o qualunque altra cosa che determina i confini della strada, e forse con danni maggiori.

I paracarri poi sulle strade percorse dai tram sono di poca utilità? Quante disgrazie evitano nell'imbizzarrirsi di cavalli!

Perchè citare le vie delle grandi città? Non hanno o non stanno adottando la banchina rialzata per proteggere i pedoni?

Diamo poi un occhiata alle strade senza paracarri intorno a Busto, Legnano, Gallarate, per non andare molto lontano; e vedremo che orrore! I carri invadono tutta la strada, scendendo fino alle cunette, scompare la banchina, e misero chi deve passare in bicicletta! Troverà polvere e solcature d'estate, fango e sassi d'inverno, e solo le strade poco battute resteranno discrete anche senza paracarri.

E tutto questo per il comodo degli automobili, i quali, se frenassero la loro corsa e pensassero che sulle strade non ci devono passare solo loro, nulla avrebbero a vedere coi poveri paracarri!

Siamo troppo facili a giudicare anticaglie tutto quanto sente di passato; sentiamo troppo il moderno; ma prima di condannare domandiamo per qual motivo i nostri padri si sono ingannati e se per togliere un inconveniente non ne produrremo altri più gravi. Poveri noi ciclisti! Altro che migliorare le strade!

P. BIRAGHI.

La viabilità in Calabria. — Da una lettera inviata alla *Tribuna*, dal signor Jannoni sindaco di Catanzaro, togliamo:

" Le comunicazioni sono così scarse, che nel verno, quando la neve vieta di uscire, in alcuni casolari montani la gente è costretta a restare chiusa per mesi, mangiando il pane che taglia con la scure; e passano dei giorni prima che la posta giunga da paesi di questa stessa provincia....

" Anche le strade, già costruite, sono nella massima parte bisognose di rifazione; sicchè pur troppo, non basterà ottenere che si disponga la costruzione delle strade mancanti, occorrendo altri provvedimenti diretti all' assetto ed alla conservazione delle strade esistenti. Lo Stato ha pure consegnato alle provincie, strade che erano in pessime condizioni, tanto che furono accettate con ogni protesta; nè so se veramente non abbiamo un carattere di nazionali alcune delle strade, classificate come provinciali.... „

Una linea automobilistica Londra - Montecarlo. — Duecento *omnibus*-automobili sono stati posti in esercizio nelle vie di Londra in questi ultimi mesi, e funzionarono così bene che trasportarono quattro milioni di passeggieri.

La riuscita di quest' impresa ha ora indotto la Compagnia degli automobili-*omnibus* a tentare una nuova impresa; quella cioè, di trasportare un gran numero di *touristes* da Londra a Montecarlo, tranne, naturalmente, il breve tratto che corre da Newhaver a Dieppe, che verrà compiuto in *yachts*.

Nell' andata il percorso che verrà seguito è quello da Dieppe a Rouen, Lione, Avignone, Marsiglia, Nizza, Monte Carlo, Mentone.

Il ritorno sarà fatto per la via di Parigi fino a Rouen, e poi a Dieppe.

Non si dubita che quest' impresa, che attirerà buon numero di *touristes* inglesi nel mezzodì della Francia, riuscirà un grande successo pel turismo.

La voce delle strade. — Con questo titolo nel *Fanfulla della Domenica* (N. 44) Diego Angeli pubblica un interessante articolo dal quale togliamo il seguente brano:

" Per chi ha percorso i due terzi dell'Italia sulle vie maestre, nessuna cosa è più suggestiva di quelle iscrizioni disseminate lungo le facciate degli edifici e sulle muraglie delle ville E' la voce stessa della strada, che narra la sua storia secolare, che ci fa sapere il passaggio di un pontefice o il semplice assassinio di un viandante, che ci narra di una benemerenza dimenticata o di un minuscolo avvenimento che il tempo ha sepolto nel suo oblio. Tutte le vecchie vie italiane sono piene di questi ricordi qua poetici e sentimentali, là tragici e pieni d'ironia. La strada vive tutta in quelle memorie, essa compone da se stessa il suo poema e la sua cronaca e al viandante che la percorre con occhio curioso e innamorato serba sorprese inaspettate.

" E poichè gli automobili e le biciclette hanno rimesso in onore le strade maestre, che le ferrovie avevano detronizzato, io spero che si comincierà a leggere le vecchie iscrizioni annerite dai licheni, e si continuerà ancora a traverso i secoli questa lunga storia di fatti grandi e piccini, incisi nella pietra e nel marmo che sono come la viva voce della strada e della campagna „.

PODISMO

Presentiamo la squadra della gagliarda Società milanese di educazione fisica *Voluntas* che nella marcia podistica del Giro di Milano 1906, organizzata dalla *Gazzetta dello Sport*, si è assicurati al possesso definitivo della Coppa Johnson.

CARTELLI INDICATORI

Nuove offerte.

Barone Guido Ravà-Sforni	Cartelli N.	5	L.	50
Ing. F. G. Paradis dei Carozzo . .	,, ,,	1	,,	10
March. Gerino Gerini	,, ,,	4	,,	40
On. Torrigiani march. Filippo . . .	,, ,,	3	,,	30
Municipio di Lentate	,, ,,	2	,,	20
Municipio di Genova	,, ,,	2	,,	40
Offerte precedenti	,, ,,	1339	,,	17710
	Totale N.	1356	L.	17900

Firenze.

307-308. *Tavernelle.* — Offerti e collocati per cura del sindaco march. Carlo Torrigiani, un cartello d'angolo sul bivio della provinciale Romana e comunale Manialta-Moutespertoli, colle relative indicazioni itinerarie.

309-310. *Serravalle Pistoiese.* — Offerti dal T. C. I. e collocati per cura del signor Giuliani rag. Mario, console di Bagni di Montecatini, alla sommità del colle di Serravalle Pistoiese, duo cartelli coll' indicazione « Discesa pericolosa ».

311-312. *Barberino di Mugello.* — Offerti dal march. Gerino Gerini e collocati per cura del dott. Manescalchi Giuseppe, console di Barberino di Mugello, due cartelli « Strada accidentata », uno sul passo della Futa (strada nazionale Firenze-Bologna) per indicare le svolte pericolose e le ripide discese che s' incontrano sul versante Mugellano dell'Appennino; l'altro sulla strada militare Signa-Montecarelli, presso il suo imbocco nella nazionale Bolognese, per indicare l'andamento molto tortuoso di essa strada militare, nella discesa da Montecarelli a Barberino.

Porto Maurizio.

313. *Ventimiglia.* — Offerti dalla Deputazione Provinciale di Porto Maurizio, e collocati per cura del Municipio di Ventimiglia, a sinistra dell' innesto della strada di Valle Nervia colla litoranea; su di un pilastro un cartello semplice colle indicazioni itinerarie per Pigna e Valle Nervia.

314-315. *Id.* — All'innesto della strada nazionale di Valle Roia colla traversa provinciale, e precisamente presso il casotto daziario, un cartello d'angolo colle indicazioni itinerarie per Mentone Tenda.

316. *Id.* — A monte della strada provinciale tra il parapetto del ponte S. Luigi e la pietra segnante il confine di Stato, un cartello colla segnalazione di « Arresto ». Offerti e collocati dalla Deputazione Provinciale di Porto Maurizio.

317-318. *Pieve di Teco.* — Alla diramazione della strada provinciale per Albenga dalla nazionale Oneglia-Ormea, un cartello d'angolo colle indicazioni itinerarie per Albenga ed Oneglia.

319. *Taggia.* — Alla diramazione della strada di Valle Argentina dalla provinciale litoranea, un cartello semplice colle indicazioni itinerarie per Taggia, Molini e Triora.

320. *San Remo.* — Alla diramazione della strada di Ceriana dalla provinciale litoranea, un cartello semplice coll' indicazione itineraria per Ceriana.

321. *Ventimiglia.* — Sulla provinciale litoranea alla dogana Grimaldi presso il confine italo-francese, un cartello col segnale di « Arresto ».

322. *Id.* — Alla diramazione della strada di Val Nervia dalla provinciale litoranea, un cartello semplice colle indicazioni itinerarie per Campirasco Dolceacqua-Pigna.

323-324. *Id.* — Alla diramazione della strada nazionale di Val Roja dalla provinciale litoranea, un cartello d'angolo colle indicazioni itinerarie per Montono-Breil e Tenda.

325. *Diano Marina.* — Sulla provinciale litoranea a ponente di Diano Marina, un cartello di pericolo col segnale di « passaggio a livello ».

326. *S. Stefano.* — Sulla provinciale litoranea fra San Lorenzo e Santo Stefano, un cartello di pericolo col segnale « Passaggio a livello ».

Venezia.

327-328. *Scorzè.* — Offerti dal T. C. I. e collocati per cura del signor Conestabile della Staffa conte Antonio, console di Scorzè. Sulla Padova-Treviso, due cartelli « Rallentare », uno a 207 metri dall' incrocio con la strada nazionale Mestre-Castelfranco prima di Scorzè, ed il secondo a metri 228 dall' incrocio della strada stessa e dalla Chiesa.

* * *

I cartelli donati, come abbiamo detto nello scorso numero, dal comm. C. Lattes, vennero posti presso Varallo Sesia all' incrocio delle due strade provinciali della Valgrande Sesia con la Valle Mastellone.

Mostra "Gli Italiani all'estero„ - Milano 1906

L'anno venturo, alla Esposizione che si sta organizzando per l'inaugurazione del traforo del Sempione, una speciale mostra cercherà di dare un'idea delle condizioni, dei progressi, dei lavori degli Italiani che, dispersi in tutto il mondo, contribuiscono, col lavoro del pensiero e del braccio, a tener alto ed onorato il nome della patria nostra.

A questa mostra il Touring (che è organo di affratellamento fra gli Italiani all'estero, e fra essi e la madre patria) prende speciale interesse; e nel mentre ci proponiamo di ritornare sull'argomento, pubblichiamo la prima circolare del Comitato di quella mostra, e la raccomandiamo vivamente all'attenzione dei signori Capoconsoli e Consoli del Touring all'estero.

Per festeggiare l'inaugurazione del traforo del Sempione — impresa felice e ardita che avvicina sempre più l'Italia ai grandi mercati dell'Europa occidentale e settentrionale e fa delle sue città mediterranee e dei suoi porti centri attivissimi di transito e di scambi commerciali — Milano nel 1906 ha convocato non solo l'Italia, ma i popoli stranieri a una grandiosa Mostra che dapprima si chiamò dei Trasporti.

Il concetto primo nel maturare e nell'avviarsi alla sua attuazione si divise e suddivise in tante sezioni e in così complesse ramificazioni, che pur mantenendo in apparenza un carattere speciale, l'Esposizione divenne quasi generale.

A noi sembrò che in simile occasione non dovessero essere dimenticati i tre milioni e più d'Italiani che vivono e lavorano fuori dei confini naturali d'Italia e che in una solenne rassegna delle forze intellettuali ed economiche della Patria, fatta in un momento di prosperità fino ad oggi senza precedenti pel nostro giovane paese, fosse opera altamente patriottica, e anche feconda di bene per l'economia nazionale, di chiamarne partecipi le collettività italiane che esercitano la loro attività preziosa — materialmente e anche moralmente — fuori dei confini d'Italia.

Di qui l'idea di una mostra intitolata « Gli Italiani all'Estero » che, concepita dapprima nelle proporzioni modeste di una rassegna dell'opera della Dante Alighieri, per le favorevoli caldissime adesioni raccolte dal Comitato Esecutivo della Esposizione e da altri Corpi morali, assurge ora all'importanza di una rassegna completa dell'opera che gli Italiani, sparsi in ogni parte del mondo, svolgono fuori della patria loro, non sempre e non soltanto come esecutori materiali e passivi di idee e di ordini altrui, ma altresì come ispiratori ed eccitatori di imprese ardite agricole ed industriali, come diffonditori di coltura e di gusto d'arte.

La nostra emigrazione non è più solo di braccia quale fu un tempo: ma comprende ingegni colti e attitudini svariate e molteplici, tali da potersi svolgere — con onore — in qualunquè campo dell'attività umana.

Una mostra simile — dopo un primo esperimento fatto a Genova nel 1892 con l'Esposizione Colombiana — fu tentata con successo nel 1898 come una divisione dell'Esposizione Nazionale di Torino; ed è parso utile, per le anzidette ragioni, di rinnovarla oggi con maggior preparazione e in circostanza così solenne. Ed è bene che questa volta l'invito muova da Milano, dove fanno capo, nel maggior numero, le iniziative italiane, dove si appuntano le energie lavoratrici italiane al di qua e al di là dei mari.

Vediamo ora come dovrà svilupparsi questa ordinata rassegna delle forze italiane all'Estero. La parte più importante della Mostra sarà costituita da quelle sezioni ove si esporranno i risultati della multiforme attività di oltre che tre milioni di connazionali nostri, stabiliti nelle diverse parti del mondo, cioè i documenti della operosità versatile con la quale il maggior numero di essi concorre al benessere economico e civile, alla coltura e allo sviluppo artistico dei paesi ove vivono, e al tempo stesso sono di utile e di decoro a sè e al proprio paese. E principale scopo nostro sarà di far conoscere, anche con riproduzioni grafiche, e se sarà possibile con mezzi più suggestivi, il lavoro utile e fecondo, la vita laboriosa di milioni di Italiani nella *pampa* argentina, nelle *fazendas* e nelle libere colonie del Brasile e dell'Uruguay, nella città del febbrile lavoro e nelle pianure sterminate del Nord America.

Si tenga presente che l'intento informatore della nostra Esposizione è di far vedere in quali campi si svolge l'attività degli Italiani lontani dalla patria, non di bandire una mostra industriale, per la quale a noi mancherebbe lo spazio. Perciò in queste sezioni piuttosto che singoli prodotti che formerebbero un bazar disordinato, noi intendiamo che le singole ditte mandino notizie sulle industrie che esse esercitano, sulla potenzialità loro e sui metodi di produzione, illustrate da campionari, da cataloghi, da vedute degli opifici, dei negozi, degli stabilimenti agricoli dove esse le esercitano, da ragguagli statistici o di altro genere sul funzionamento delle loro aziende. I prodotti che potrebbero più utilmente figurare in altre sezioni della grande Esposizione (Trasporti di terra e di mare, Belle arti, Arte decorativa, Gallerie del lavoro per le arti industriali, Agraria, Piscicoltura, Previdenza, Igiene, Metrologia, Aeronautica), saranno, di regola, rimandati a queste, procurando in ogni modo che nella nostra Mostra ne figuri adeguata notizia. Inoltre saranno a preferenza gradite le *mostre collettive campionarie* che diano un'idea sintetica dell'importanza e della produttività delle colonie italiane — spesso rinnovanti nel nome dell'Italia o di singole regioni o città il ricordo della patria d'origine; — e si raccomanderà e potendo si promuoverà la compilazione di quadri, di diagrammi, di monografie che esprimano graficamente in forma sensibile la potenzialità delle colonie stesse. Alcune monografie di simil genere già comparvero in occasione della Mostra torinese 1898, e ottennero meritata lode; ora converrebbe riassumere ed integrare l'importante lavoro cui abbiamo riservata una speciale sezione.

Altra sezione speciale sarà destinata all'emigrazione agricola e operaia, sia permanente, sia temporanea, a questo fenomeno così importante della nostra vita nazionale: e in essa Governo, benemerite associazioni e privati, potranno esporre quanto si fa o si è tentato per studiare l'emigrazione in tutte le sue forme, per regolarla, per ben dirigerla, per proteggerla all'imbarco, durante il viaggio, ai luoghi di sbarco e di destinazione; per tutelarne i diritti di fronte ai Governi e ai privati, durante lo svolgersi della sua attività.

Avrà parte principalissima in questa Mostra anche l'opera della Dante Alighieri tanto all'interno quanto all'estero: vale a dire l'opera di propaganda e di organizzazione dei comitati, e il lavoro che il Consiglio centrale e i comitati stessi fanno per la difesa e per la diffusione della lingua e della coltura italiana. E non sarà opera inutile nè infruttuosa mettere l'azione della Dante Alighieri a confronto con quella delle società congeneri e in special modo con quella delle società tedesche e slave; raffron-

tare i fini propostisi e i mezzi impiegati per conseguirli dalle une e dall'altra; far emergere eloquentemente dai dati di fatto il cammino e il dovere da compiere. Accanto ad essa le scuole ed i giornali che della Dante Alighieri sono i più potenti cooperatori nell'impresa di tener accesa la fiammella del culto della patria e di mantenere e diffondere la bella lingua di Dante e la luminosa coltura latina, potranno esporre in altre sezioni i risultati conseguiti; e dei secondi (i giornali italiani all'estero) ci piacerebbe di dare ai visitatori dell'Esposizione del 1906 una più minuta conoscenza, quasi uno specchio della vita multiforme delle collettività italiane all'estero facendone regolarmente arrivare tutti i numeri all'Esposizione finchè questa resterà aperta. Neppure mancheranno le innumerevoli società politiche e di divertimento, di mutuo soccorso, ginnastiche, musicali, ecc., che all'estero riuniscono i fratelli nostri e concorrono anch'esse a mantenere integra la fede della patria lontana, e alcune delle quali hanno conseguito risultati nobilissimi così dal punto di vista della previdenza umanitaria come da quello del patriottismo. Per questa sezione speciali accordi saranno presi con la sezione « Previdenza » nell'Esposizione generale circa il trattamento da darsi alle società di mutuo soccorso e altri istituti di previdenza italiana all'estero che dovrebbe figurare in ambedue i luoghi.

Finalmente, archivî e biblioteche, musei e raccolte pubbliche e private ci porgeranno svariati ricordi delle gloriose colonie genovesi, pisane, veneziane d'oltremare; ci daranno modo di ravvivare la memoria di tanti illustri italiani, esploratori, diplomatici, uomini di stato o d'arme o di mare, artisti, letterati, scienziati, ecc., che in ogni tempo, in ogni parte del mondo, contribuirono a far onorato il nome d'Italia. I cimeli raccolti in questa parte della Mostra saranno preziosi documenti per chi un giorno vorrà scrivere quella storia degli Italiani all'estero già vagheggiata da Ruggiero Bonghi, benemerito fondatore della Dante Alighieri, e potranno essere di soddisfazione e di utile incitamento alle colonie nostre, che saranno superbe di rievocare i loro più gloriosi ricordi. A questo medesimo intento ci piacerebbe di raccogliere in separata serie le riproduzioni e i modelli di tutti i monumenti onorari con i quali, nelle città straniere, si ricordano i nomi e i fatti di illustri benemeriti italiani: essi sono segnacolo per i non degeneri figli ad emularne le gesta, a cercare in questi patriottici ricordi un conforto alla lontananza della terra natale, uno scudo nelle lotte talora così aspre dell'esilio.

Questo per somme linee il programma della Mostra, alla quale con animo fiducioso ci accingiamo. Noi confidiamo che alla simpatia con la quale la nostra iniziativa fu subito accolta, corrisponderà l'appoggio efficace e volenteroso dei Regi Agenti diplomatici e consolari, delle Camere italiane di commercio all'estero, dei Comitati della Dante Alighieri, dei Consolati del Touring Club Italiano, e in generale di quanti, in qualunque modo, amano promuovere il benessere del paese e il cui concorso invocheremo in quest'opera, che ci sembra patriottica e ispirata alla necessità del momento.

Prime istruzioni generali

Chi può concorrere alla Mostra?

Alla Mostra " Gli Italiani all'Estero „ possono concorrere tutti gli Italiani (enti o individui), anche non Regnicoli, che vivono e lavorano fuori dei confini naturali d'Italia.

Che cosa si può esporre alla Mostra?

La Mostra " Gli Italiani all'Estero „ non è una mostra industriale o commerciale o artistica, ecc, neppure è una mostra campionaria; essa è una rassegna ordinata delle attività e delle forze lavoratrici degli Italiani in terre straniere, disposta ad affermazione documentata della laboriosità e della genialità della razza italiana. Per cui gl'Italiani che si distinguono in ogni ramo dell'attività umana, e anche le società e le ditte industriali e commerciali dovranno limitarsi a inviare notizie illustrative e statistiche, quadri e diagrammi, cataloghi, fotografie degli opifici, dei negozi, delle aziende agricole, ecc., che esse esercitano; e i prodotti non potranno figurare che in forma campionaria assai limitata, anche a cagione dello spazio ristretto concesso alla Mostra.

Domande di ammissione e consegna degli oggetti.

Le domande di ammissione, subordinatamente al programma particolare della Mostra, saranno redatte in moduli speciali che si distribuiscono dal *Comitato ordinatore* (Milano, presso la Biblioteca Braindese), o dai Comitati locali che si costituiscono nelle colonie italiane più importanti.

Le domande stesse dovranno pervenire al *Comitato ordinatore* non più tardi del 31 dicembre 1905.

Gli oggetti ammessi alla Mostra dovranno essere depositati nel recinto della Esposizione, accompagnati del relativo certificato di ammissione, fra il 1° gennnio ed il 28 febbraio 1906.

Condizioni per gli espositori.

Gli espositori accettano il Regolamento Generale della Esposizione del 1906 in tutte quelle parti non modificate da disposizioni speciali.

Gli espositori pagheranno una tassa di iscrizione di L. 10 e una tassa di occupazione di L. 10 il mq., tanto di area orizzontale, quanto sulle pareti. Ma il Comitato ordinatore potrà esonerare dal pagamento di queste tasse quegli espositori che non concorrano con intendimento di speculazione.

Facilitazioni doganali e ferroviarie.

Gli oggetti destinati a questa come alle altre sezioni della Esposizione di Milano, saranno ammessi in temporanea importazione con sospensione delle tasse doganali.

Godranno pure delle medesime facilitazioni ferroviarie, che qui si riassumono, con riserva di farle conoscere più particolarmente con altra circolare.

Le tre principali Reti ferroviarie italiane concedono la riduzione del 50 % sulle tariffe normali e *speciali*, tanto per l'andata quanto per il ritorno, con la base minima di L. 0,00412 per tonnellata-chilometro.

Le ferrovie estere concedono quasi tutte il ritorno gratuito.

Il maggior numero delle Società di navigazione hanno accordaio il 50 % sulle tariffe ed altre notevoli agevolezze.

Comitato della Mostra.

Presidente:

CELORIA prof. GIOVANNI, direttore del R. Osservatorio Astronomico di Brera, Milano.

Vicepresidenti:

FUMAGALLI prof. GIUSEPPE, direttore della Biblioteca Nazionale di Brera, Milano.

VIGONI nob. ing. GIUSEPPE, senatore del Regno, presidente della Società italiana di Esplorazioni Geografiche e Commerciali, Milano (via Fatebenefratelli, 21).

Membri del Comitato:

BINDA CESARE, industriale, Milano (corso P. Romana, 122).

BRENTARI prof. OTTONE, pubblicista, Milano (via Bigli, 4).

DE ANGELI ERNESTO, senatore del Regno, industriale, Milano (alla Maddalena).

DE VECCHI MASSIMO, presidente dell'Associazione dell'Industria e del Commercio delle Sete, Milano (via Monte di Pietà, 4).

EINAUDI prof. LUIGI, della R. Università di Torino.

GEISSER dott. ALBERTO, Torino (via Arsenale, 33).

INAMA prof. VIGILIO, della R. Accademia Scientifico-Letteraria di Milano (via Conservatorio, 13).

MALDIFASSI avv. GIUSEPPE, direttore del Museo Commerciale, Milano.

MORPURGO avv. GEROLAMO, assessore del Municipio di Milano (via Gabrio Casati, 2).

PINI ing. EDOARDO, segretario della Società italiana di Esplorazioni Geografiche e Commerciali, Milano (R. Osservatorio Astronomico di Brera).

PIRELLI ing. G. B., industriale, Milano (via Ponte Seveso, 19).

PRATO avv. GIUSEPPE, Torino (piazza Savoia, 6).

RIVA ing. ALBERTO, vicedirettore generale del Touring Club Italiano, Milano (via Monte Napoleone, 21).

ROSETTI ing. prof. EMILIO, Milano (via Monte Napoleone, 28).

SABBATINI dott. LEOPOLDO, presidente dell'Università Commerciale Luigi Bocconi, Milano.

SILVESTRI ing. GIOVANNI, industriale, Milano (corso Venezia, 16).

MANZI ALBERTO, *segretario.*

AUTOMOBILISMO

Motocicletta con carrozzella rimorchio.

Mentre da un lato si studiano e si costruiscono nuovi tipi di automobili leggeri ed economici, da un altro lato si studiano e si costruiscono nuovi tipi di *tricars* e di vetture-rimorchio da applicarsi alle motociclette.

Certamente non è molto facile trovare in pratica un tipo di carrozzella rimorchio che si possa applicare facilmente, in poco tempo e senza essere obbligati a portare una modificazione qualsiasi al telaio della motocicletta: in questi ultimi tempi vennero costruiti nuovi tipi di carrozzelle rimorchio e fra essi va notato la carrozzella costruita dalla ditta G. Guaraldi di Lodi.

La carrozzella *Guaraldi* è costruita su un telaio in tubi d' acciaio, ed il sedile è sospeso su molle a balestra doppie esterne, in modo da rendere l'insieme perfettamente elastico: oltre a ciò il sedile è appoggiato su molle a spirale interne, e così il sedile stesso è reso elasticissimo.

Come si può vedere dalla figura 1, la carrozzella è completamente distinta dalla motocicletta, in modo che quest'ultima si può usare indipendentemente dalla prima.

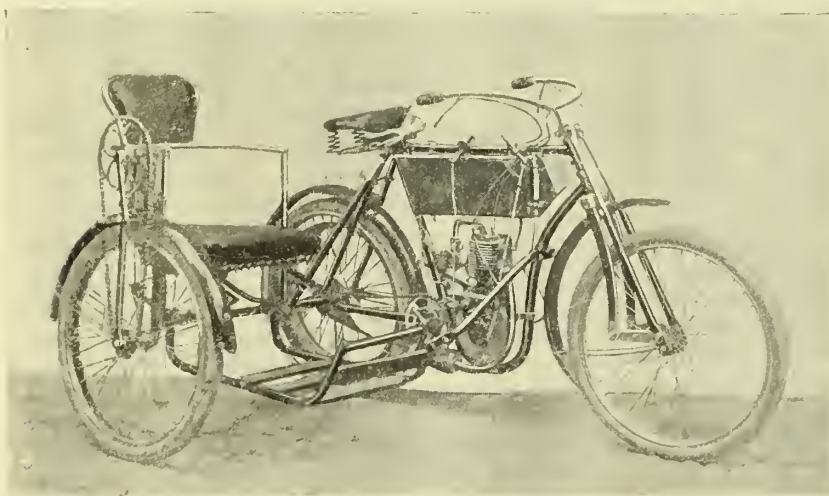



Fig. 1.

L'unione della carrozzella è fatta con tre attacchi semplicissimi, registrabili ed adattabili a qualsiasi tipo di motocicletta: quest'unione è fatta con un sistema di tubi a prese incrociate, resistentissime e leggere.

La motocicletta è a motore verticale, con raffreddamento ad alette: è del tipo Fafnir e della potenza di 3-4 HP.

L'accensione è fatta tanto con magnete quanto con accumulatori. Il motore è munito di un regolatore a mano permettente una marcia regolare di 5 chm. fino a raggiungere circa i 60 chm. all'ora: tale regolatore funziona sulla valvola di scappamento e proporziona il consumo della benzina alla potenza che si fa sviluppare al motore.

Il telaio è fatto con tubi ricurvi senza tubo orizzontale: la forcella anteriore è del tipo elastico sistema Guaraldi: è semplice, robusta ed è adattabile a qualsiasi forcella ordinaria di motocicletta. Lateralmente alla carrozzella trovasi applicata una ruota mossa da una manovella: per mezzo di questa manovella, e con l'azione di una catena si può, stando seduto, comunicare il moto alla ruota posteriore della motocicletta, in modo che si può facilmente, facendo agire la manovella, o mettere in marcia il motore, o aiutare il motore stesso, in caso di bisogno, in salita.

Sospensione elastica Louis Rénault.

(Figg. 2 e 3).

Questa nuova sospensione è da applicarsi agli automobili.

Consta di un cilindro *b* avente nel suo interno uno

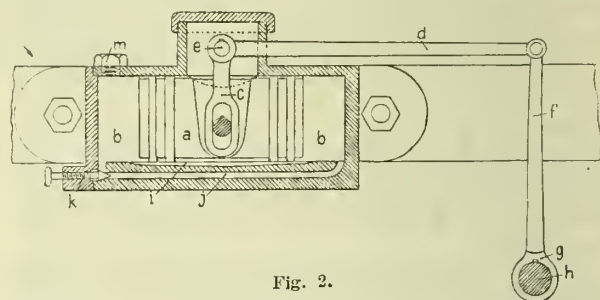



Fig. 2.

stantuffo doppio *a:* questo stantuffo è mosso da una serie di leve *c*, *d*, *f*, le prime due articolate in *e* e la ultima abbracciante l'asse *h* della vettura automobile: il cilindro *b* è invece fissato allo *chassis l*.

Quando l'asse *dh* riceve una scossa, la trasmette alle leve *g*, *f*, *d* e *c* e quindi anche allo stantuffo: quest'ultimo perciò si muove e si sposta dalla sua posizione mediana.

Siccome le due parti *b'* e *b''* del cilindro *b* sono piene di glicerina o di olio, lo spostamento dello stantuffo *a* produce una compressione del liquido nella parte verso la quale si sposta lo stantuffo: la glicerina o l'olio perciò si porta ad esempio da *b'* in *b''* passando attraverso i condotti *i* ed *j*: così tanto la compressione del liquido quanto il suo successivo passaggio da una estremità all'altra del cilindro *b* producono l'effetto di un freno perfettamente elastico.

Siccome poi il condotto *i* è più grande verso il centro che non verso la estremità del cilindro *b*, si ha questo vantaggio quando le scosse sono piccole e quindi piccoli gli spostamenti di *a* dalla posizione mediana, il liquido

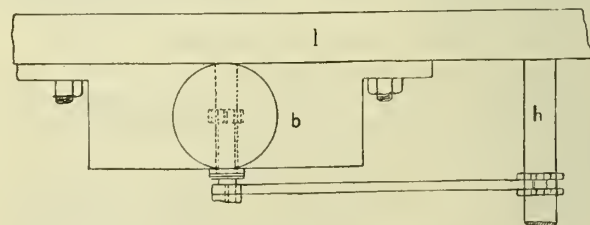



Fig. 3.

può passare rapidamente da una parte all'altra del cilindro e quando invece le scosse sono molto forti, e perciò quindi gli spostamenti di *a*, il liquido non può più, diventando sempre più piccola la sezione di *i*, passare rapidamente da una parte all'altra del cilindro, e quindi si comprime, assorbendo nella compressione l'urto ricevuto.

Oltre a regolarsi automaticamente, questa sospensione può regolarsi anche a mano, aprendo o chiudendo il condotto *j* per mezzo della valvola a spina *k*.

Il cilindro *b* viene riempito versando il liquido dal foro *m*.

Sospensione elastica "Lithos ,,.

(Fig. 4).

Da quando venne applicata la forcella elastica nelle motociclette, numerosi tipi di sospensioni elastiche vennero ideati: e siccome queste sospensioni sono effettivamente molto utili al motociclista, così noi abbiamo creduto opportuno di accennare in alcuni dei numeri scorsi della *Rivista* ai più importanti e nuovi tipi di forcelle elastiche: continueremo la nostra rivista e diamo intanto la descrizione della nuova sospensione " *Lithos* ., (fig. 1), perchè è una delle più semplici, più pratiche e più convenienti.

Fig. 4.

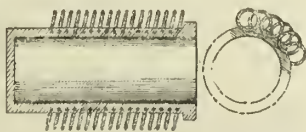
Per l'applicazione di questa sospensione non occorre modificare in nulla la forcella primitiva. La sospensione *Lithos* consta di un braccio ricurvo in acciaio speciale fissato ad una estremità alla forcella e portante all' altra estremità una robusta molla a spirale: all'estremità della forcella usuale è applicato un perno portante una piccola leva: all'estremità libera di questa leva è fissata la ruota e la molla a spirale già accennata.

Il funzionamento è molto semplice, ed è inutile per ciò dilungarci molto a parlarne: è a notarsi però che una seconda molla applicata fra la leva ed il braccio in acciaio rende perfetta questa sospensione, in modo da assorbire quasi completamente le scosse e gli urti che può ricevere la ruota anteriore. Questa forcella è costruita tanto per motocicletta che per bicicletta.

Rappresentante per l'Italia: D. Foligno e C. via dei Mille, 24, Torino.

Nuovo cilindro raffreddato ad aria.

(Fig. 5 e 6).

Mentre gli industriali europei hanno generalmente adottato il raffreddamento ad acqua, gli industriali americani invece usano in vasta scala motori a raffreddamento ad aria. Perciò, allo scopo di mantenere questo antico sistema rendendolo sempre più efficace, vennero ideati nuovi sistemi di raffreddamento ad aria senza far uso delle solite alette fuse con il cilindro. Fra questi nuovi sistemi va rimarcato quello ideato dall'americano *Lars Andeyon* di Chicago, Ill. (S. U. A.). Come lo dimostrano facilmente le figure 4 e 5, in questo nuovo sistema di raffreddamento alle solite alette vennero sostituiti tanti anelli avvolti attorno al cilindro stesso, e composti da una corda metallica che si fa passare in appositi fori praticati nella parete esterna del cilindro. Con questo sistema il sistema può essere costruito in modo molto più facile e perfetto, ed inoltre il raffreddamento è ottenuto in modo molto più efficace.

Figg. 5 e 6.

Coperture di protezione Durandal

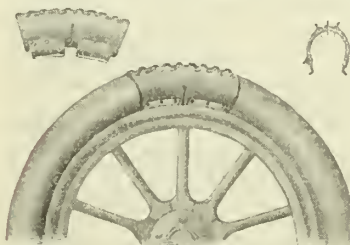
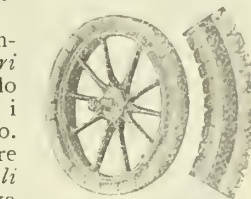
(Figure 7, 8, 9, 10, 11).

Già in parecchi nostri articoli facemmo notare ai nostri consoci che una delle questioni più importanti e più urgenti per l'automobilismo e per il suo sviluppo è quella dei pneumatici. E' certo che i nostri pneumatici non corrispondono più alle esigenze dei moderni automobili pesanti e potenti. I pneumatici vanno soggetti a due inconvenienti: la rottura e lo slittamento.

Ad eliminare questi due inconvenienti vennero ideati i *protettori* e gli *antisdrucciolevoli*, i primi allo scopo di proteggere i pneumatici, i secondi per evitare lo slittamento.

Questi nuovi tipi di coperture si possono distinguere in *smontabili* e non *smontabili*. Fra i primi va notata la copertura *Durandal*. Essa consta di una copertura in cuoio al cromo, cioè di cuoio reso compatto e flessibile, da somigliare moltissimo al caoutchouc.

Figg. 7 e 8.

Nella parte superiore questa copertura è ricoperta da una fascia longitudinale, pure in cuoio al cromo, unita alla copertura stessa per mezzo di chiodi ribaditi, aventi una grossa testa esterna: nella parte interna la copertura è ricoperta da una sottile fascia pure in cuoio e ciò per impedire che le teste interne dei chiodi abbiano a guastare la vera copertura da proteggersi.

La copertura *Durandal* è munita di tanti talloni metallici che servono a fissarla al cerchione delle ruote: la Durandal così non pregiudica affatto la bellezza delle ruote, giacchè non svisa le linee con complicate legature od altro.

Figg. 9, 10, 11.

Con l'uso di questa copertura si ha un risparmio grandissimo nei pneumatici.

Con lo stesso sistema Durandal vengono costruite delle Bende Express (figure 9, 10 e 11) anch'esse in pelle al cromo, liscie e protette, da fissare con rampone, per riparare momentaneamente le avarie che generalmente avvengono alle coperture in viaggio.

Cerchio di velocità Sehringer.

(Figura 12).

Uno degli inconvenienti più gravi nell'applicazione dei motori a benzina negli automobili è certamente quello della difficoltà di poter ridurre la velocità del motore stesso. Se noi cerchiamo di far diminuire la velocità di rotazione dei volanti del motore, regolando l'accensione noi possiamo benissimo ottenere il nostro scopo, ma con consumo di energia superiore a quello utilizzato.

Negli automobili perciò si è cercato di rimediare a questo inconveniente usando il cambio di velocità, un apparecchio cioè che meccanicamente fa variare la velocità di rotazione dal motore alle ruote.

Nelle motociclette invece non venne finora applicato nessun tipo di cambio di velocità, perchè non venne ancora ideato e costruito un cambio di velocità veramente pratico, leggero e robusto.

Questa lacuna venne però colmata con la costruzione del cambio di velocità per motociclette brevetto Sehringer. Noi stessi in questi ultimi giorni abbiamo appositamente applicato e provato questo cambio di velocità, e lo trovammo eminentemente pratico e perfetto. Una cosa sola trovammo non ancora sufficientemente

semplice, ed è l'applicazione di questo nuovo apparecchio alla motocicletta; tolta questa piccola difficoltà, d'altra parte facilmente risolvibile, il cambio di velocità Sehringer risponde completamente al suo scopo.

Esso consta di un albero *C* che va fissato al volantino del motore e di un sistema di ruote *C'' C'''* e *d'' d''':* le prime due ruote sono folli sull'albero *C*, mentre le altre due sono fissate sull'asse *D*. Una chiavetta *g' g''*, che passa in una scannellatura praticata nell'albero *C*, può scorrere longitudinalmente nell'albero stesso: questa chiavetta è comandata dall'alberetto *G* che è comandato a sua volta da una leva a forcella e da una trasmisfisione essibile. La ruota *C'''* è fissata alla puleggia *l* per la cinghia di trasmissione.

Se la chiavetta *g' g''* è portata nell'apposita scannellatura esistente sulla ruota *C'''*, allora il moto dell'albero *C* viene direttamente comunicato, senz'altro, alla puleggia *l:* si ha quindi in questo caso la grande velocità: se invece la chiavetta si porta sotto la ruota *C'''* allora è questa che viene fissata all'albero *C:* il moto di quest'ultimo per essere trasmesso alla puleggia *l*, deve trasmettersi successivamente alle ruote *C''*, *d'''*, *d''* e *C''':* la velocità di *l* non sarà più quella di *C* ma dipenderà dal rapporto dei numeri dei denti di *C''*, *d'''*, *d''* e *C'''*.

Fig. 12.

Se la chiavetta è portata infine in una cavità praticata fra le ruote *C''* e *C'''*, allora si ha il movimento del motore, cioè il moto dell'albero *C* non viene trasmesso alla puleggia *l* e quindi il motore può essere in moto senza che lo sia la motocicletta, o meglio ancora si può spingere facilmente la motocicletta senza togliere la cinghia di trasmissione.

Nelle nostre esperienze abbiamo potuto provare che usando la piccola velocità questo cambio è utilissimo nelle ripide discese, perchè allora funziona da potente freno progressivo, si evita così l'uso dei freni soliti.

Come è facile a comprendersi, questo cambio di velocità può essere costruito in tipi diversi, secondo le varie velocità desiderate, e cioè a 2, a 3, ecc. ecc., velocità: oppure a due velocità con un diverso supporto di riduzione.

Tutto il meccanismo è racchiuso in una cassa in alluminio, che si riempie di lubrificante, rendendo così più facile la trasmissione del moto fra le varie ruote d'ingranaggio.

Filtro per benzina.

E' noto a tutti gli automobilisti e motoristi che inconveniente porta con sè la non purezza della benzina: da ciò la necessità dell'uso di filtro che fosse automatico, perfetto e di piccolo volume e peso. Finora nessun apparecchio si era costruito che fosse tale da soddisfare a tutte queste condizioni; ultimamente però anche questa lacuna venne colmata, con il nuovo apparecchio *Chapelle*.

Esso si compone di una camera in vetro, completamente chiusa e portante nel suo interno un tubo avente quattro fori. La benzina viene dall'alto ed entra dapprima nello spazio compreso fra il vaso in vetro ed il tubo centrale: così la benzina subisce una prima depurazione per decantazione. In seguito la benzina, passando attraverso ai quattro fori praticati nel tubo; è obbligata ad attraversare una spugna imbevuta di una speciale preparazione chimica che permette di eliminare dalla benzina le ultime particelle di umidità o di polvere.

Questo apparecchio viene applicato nel tubo che conduce la benzina dal serbatoio al carburatore: esso è calcolato in modo che non impedisce affatto la regolarità di funzionamento del motore e del carburatore.

Il volume del filtro Chapelle è molto piccolo, e quindi piccolo ne è anche il peso.

Nuovo cilindro raffreddato ad aria.

Mentre gli industriali europei hanno generalmente adottato il raffreddamento ad acqua, gli industriali americani invece usano in vasta scala motori a raffreddamendo ad aria. Perciò allo scopo di mantenere questo antico sistema rendendolo sempre più efficace, vennero ideati nuovi sistemi di raffreddamento ad aria senza far uso delle solite alette fuse con il cilindro. Fra questi nuovi sistemi va rimarcato quello ideato dall'americano *Lars Anderson* di Chicago, Ill. (S. U. A.).

In questo nuovo sistema di raffreddamento alle solite alette vennero sostituiti tanti anelli avvolti attorno al cilindro stesso, e composti da una corda metallica che si fa passare in appositi fori praticati nella parete esterna del cilindro. Con questo sistema il cilindro, può essere costruito in modo molto più facile e perfetto, ed inoltre il raffreddamento è ottenuto in modo molto più efficace.

Cavallo automobile.

Come curiosità automobilistica riportiamo la fotografia di un automobile di nuovo tipo (fig. 13). Esso consta in un *tricar* costruito in modo da raffigurare la parte anteriore di un cavallo che è pronto per una corsa al trotto: la parte meccanica consiste in un motore a benzina della potenza di 6 HP., che trasmette il moto alla ruota anteriore del *tricar*. In una corsa questo automobile compì il percorso di tre quarti di miglio in 5 minuti e 15 secondi.

Un'idea americana.

Per finire questa nostra rassegna mensile riportiamo in questa figura una idea veramente americana; essa è tolta dalla rivista *The motor Car Journal*.

Ing. Prof. EFFREN MAGRINI.

Il boicottaggio della Svizzera da parte degli automobilisti.

Il grido di guerra contro la Svizzera partito da Berlino ha già fatto il giro del mondo; e sarebbe ipocrisia il non parlarne, tanto più che quella proposta sarà discussa nel prossimo inverno al congresso di Parigi.

E' opportuno ricordare che la Svizzera per alcuni interessi ha uniche leggi che valgono per tutti i Cantoni; per altri, ogni Cantone fa il comodo suo. Così mentre voi potete partire in automobile da Bellinzona per lo Spluga, appena fatti 7 chm. cessa il Cantone del Ticino ed entrate in quello dei Grigioni. Quando sarete a San Vittore (9 chm. da Bellinzona), un gendarme vi arresterà, vi sequestrerà la vettura, e una multa molto facilmente di 500 franchi — metà dei quali vanno al gendarme — vi sarà applicata.

Sulla circolazione degli automobili veramente fu fissata una convenzione fra tutti i cantoni, con un regolamento unico, che però non venne accettato dai cantoni di Uri, del Vallese, dei Grigioni e in parte da quello di Turgovia.

Il cantone dei Grigioni è vasto; comprende l'Alta e la Bassa Engadina, paesi assai frequentati dagli stranieri. Le strade sono maggiormente percorse dai turisti.

Limitate invece sono le strade del cantone di Uri, però esse pure assai frequentate dai turisti.

Il cantone del Vallese permette di percorrere la strada parallela alla ferrovia, così da Bouveret sul lago di Ginevra si può montare la vallata del Rodano, sino a Briga, e basta là.

E' dunque una grande zona impedita alla circolazione automobilistica che va dalla Savoia al Tirolo e al Voraolberg, e che ostacola la comunicazione fra l'Italia e la Svizzera centrale.

L'opposizione che oggi gli Svizzeri fanno agli automobili non è che una ripetizione di quella già da essi fatta alle ferrovie.

Allorchè si propose il traforo del Gottardo, furono grida generali di tutta quella moltitudine di persone, che traggono la loro esistenza dai veicoli a trazione animale.

Allora occorrevano 13 ore per fare il viaggio da Fluelen a Biasca, con vettura a due cavalli che si pagavano 152 franchi, con tre cavalli 212, con quattro cavalli 272. Oggi si attraversa la catena nel suo cuore in 3 ore e 27 minuti per fr. 17,40 in prima classe, e 12 fr. in seconda.

Le stesse grida si sono rinnovate allorchè si cominciò a studiare la linea ferroviaria Coira-Samaden. Una volta occorrevano 12 ore per quel viaggio, spendendo 120 fr. con vettura a due cavalli. Oggi facendo un giro più lungo bastano 3 ore e 25 minuti, e si spende assai poco.

Da Briga a Domodossola si spendono ancora 130 fr. per una vettura a tre cavalli e dodici ore di viaggio. con la ferrovia basterà poco più di un'ora, con una spesa di circa 6 lire in prima classe.

I montanari della Svizzera, che hanno veduto nell'automobile un grande concorrente ai loro cavalli e muli: e nel contempo i *maîtres d'hôtels* essendosi accorti che le vetture a motore non hanno bisogno di fermarsi ad ogni frasca, come usano fare i postiglioni, fecero una guerra accanita alla locomozione moderna. E i tre cantoni boicottarono le vetture automobili e le motociclette.

I turisti si sono rivolti allora a cantoni più ospitali e più moderni, e vedute le belle strade, si diedero a percorrerle in tutti i sensi alla velocità di 30 chm. in piano, di 10 in montagna e di 6 nelle pendenze. Ma la stampa cominciò una guerra contro gli automobili, e le contravvenzioni fioccarono sulle contravvenzioni.

L'Automobile Club Svizzero e il Touring Club Svizzero si sono molto impressionati, allorchè la legazione elvetica a Berlino, annunciò il boicottaggio che là si preparava; ma se gli *chauffeurs* hanno dovuto giungere a questo passo decisivo e per nulla gentile, vuol dire o che i due Club si sono assai poco occupati dei reclami del pubblico viaggiante, o che la loro autorità è assai limitata e non ha la forza delle consorelle straniere.

Nel suo numero di novembre la *Revue du Touring Club Suisse* torna sull'argomento, sia con varie proposte di modificazione al regolamento sulla circolazione automobilistica, sia con articoli e circolari del signor A. Navazza (direttore del Touring Club Suisse) il quale dichiara che quel boicottaggio non ispaventa alcuno, e che egli non vi crede. O esso non sarà deciso, o, in ogni modo, sarà di difficile applicazione e non obbligherà alcuno a sottomettersi.

Per parte nostra, augurando che si trovi un'equa e ragionevole via d'uscita dalla crisi causata dall'automobilifobia svizzera, notiamo che essa ha avuta una grande e benefica influenza sullo sviluppo del movimento automobilistico in Val d'Aosta, nel Trentino, nel Cadore.

Come si può viaggiare in automobile nei principali Stati d'Europa.

La questione della circolazione degli automobili sulle pubbliche strade è oggi all'ordine del giorno, specialmente in Francia. La Commissione per modificare il regolamento per la circolazione degli automobili ha terminato i suoi lavori. Le modificazioni di importanza si possono così riassumere:

1. Tutti coloro che conducono automobili dovranno provare di avere buona vista; non saranno perciò rilasciate abilitazioni a guidare vetture senza il parere favorevole di una Commissione di oftalmi;
2. Gli *chauffeurs* dovranno avere un'età minima di 16 anni;
3. Alla tromba avvisatrice sarà sostituito un campanello a forte squillo, come quello in uso nelle tramvie elettriche;
4. Il numero della vettura dovrà essere dipinto in nero sulla carrozzeria della vettura stessa, in modo che non sia asportabile;
5. Su ogni vettura, oltre al numero, si dovrà dipingere il nome del proprietario;
6. Chiunque trasgredisca alle suddette norme sarà prima soggetto ad una sospensione della facoltà di condurre automobili; poi privato di detta facoltà.

Come si vede, in Francia, primo centro automobilistico di Europa, la circolazione degli automobili preoccupa seriamente l'autorità, la quale, mentre facilita l'abilitazione a condurre queste macchine, fissando un'età minima di 16 anni (in Italia solo a 21 anno si può ottenere la licenza ufficiale), cerca di reprimere ogni possibile inconveniente, punendo i trasgressori del regolamento.

In Inghilterra fin dal 1896 andò in vigore una legge restrittiva sulla circolazione degli automobili, secondo la quale non si può oltrepassare la velocità di 32 chilometri all'ora. Le contravvenzioni sono più severe che in Francia ed in Italia. La prima può raggiungere le 500 lire e la seconda 1250. Le multe inflitte durante il 1904 ammontarono in complesso alla cospicua somma di 218 000 lire sterline, pari a 5 450 000 lire italiane. Ciò significa che ogni automobile in circolazione durante il 1904 ha costato in media al suo proprietario 10 lire sterline.

In Olanda la velocità non è limitata. Dipende esclusivamente dalle circostanze, e la legge non prescrive un massimo di velocità per gli automobili. Abbiamo adunque in questo paese del Nord la libertà di velocità sotto l'intera responsabilità del conduttore.

La velocità permessa in Austria è di 45 chilometri all'ora in aperta campagna, e di 15 sulle strade che attraversano l'abitato.

All'incontro, nella Spagna la velocità è così limitata: chilometri 27 500 in aperta campagna, e 11 500 nell'abitato.

In Germania, forse più che in ogni altra nazione, i regolamenti, che non sono infine tanto restrittivi, vengono maggiormente rispettati. Ogni infrazione è punita severamente, e alla sospensione o ritiro della licenza di circolazione tiene dietro una contravvenzione rilevante.

In Italia la velocità nell'abitato è di 12 chilometri, e di 40 in aperta campagna.

TARGHE OBBLIGATORIE PER GLI AUTOMOBILI

Il T. C. I. s'incarica di approntare pei propri Soci automobilisti le **due targhe** in ferro smaltato di cui ogni automobile dev essere munito.

Indicare al T. C. I. 'il nome della provincia in cui fu rilasciata la licenza di circolazione e il numero della licenza stessa.

Prezzo delle DUE targhe L. 8 — franche di porto in tutto il regno.

VIII Esposizione Internazionale dell'Automobile e del Ciclo

e I Congresso Internaz. di Circolazione Automobilistico

Ribassi Ferroviari ai Soci del T. C. I.

In seguito alle pratiche fatte dalla Direzione del T. le amministrazioni italiane delle Ferrovie dello Stato e Francesi dei Chemins de Fer Paris-Lyon-Méditerranée hanno accordato delle concessioni speciali a favore dei soci del T. C. I. che si recheranno a Parigi a visitare la Mostra ed assistere al congresso; concessioni che qui sotto si specificano.

Percorso nel territorio Italiano sulle Ferrovie dello Stato.

Sono accordati i ribassi della concessione speciale I — (Congressi, Esposizioni, Concorsi) — e cioè verrà applicata la tariffa differenziale collo sconto del 40 al 60 per 100 per i viaggi individuali dei Soci da tutte le stazioni o scali del Regno alle due stazioni di Modane o di Ventimiglia e viceversa.

I termini di tempo per godere di tali ribassi sono i seguenti:
Andata: dal 1 dicembre al 15 detto.
Ritorno: dall'11 dicembre al 25 detto.

Per tali viaggi i Soci devono essere muniti della tessera del Congresso e della richiesta di viaggio — documenti questi che si rilasciano alla Sede del T. C. I. in Milano e si spediscono anche a domicilio dei Soci dietro loro domanda.

Per rendere valido nel ritorno lo scontrino ferroviario i Soci dovranno presentarsi allo Stand del T. C. I. all'VIII Esposizione del Ciclo e dell'Automobile in Parigi (Grand Palais Sede del Congresso) per l'apposizione del timbro del Comitato.

Percorso nel territorio Francese sulle Ferrovie P. L. M.

E' accordata l'applicazione della tariffa speciale G. V. n. 8 (50 per cento di ribasso) sia per il percorso Modane-Parigi e sia per l'altro Ventimiglia-Parigi o ritorno.

Per godere di tale facilitazione è però necessario che i seci partano da Modane o da Ventimiglia in gruppi di almeno 12 persone e nell'eguale maniera dovrà essere fatto il ritorno da Parigi a Modane e da Parigi a Ventimiglia.

La domanda dei biglietti collettivi deve essere indirizzata alla Sede Centrale del T. C. I. in Milano — via Monte Napoleone, 14 — la quale si incarica di richiederli alle Stazioni di emissione e di spedirli a domicilio dei Soci contro anticipo del prezzo e delle spese d'invio.

Per i Soci residenti in Torino le richieste possono essere rivolte anche a quel Capo Console Cav. Alfredo Rostain.

I biglietti però dovranno essere vidimati alle stazioni di Modane e Ventimiglia al momento del passaggio del treno colà: essi potranno essere presentati tutti insieme da una sola persona capo-gruppo e sono validi per un mese dalla data di tale timbratura.

Per schiarimenti più particolareggiati rivolgersi alla Sede Centrale del T. C. I., via Monte Napoleone, 14 - Milano.

A. C. di Milano.

Giovedì 23 novembre ebbero luogo, in seguito alle dimissioni del presidente cav. A. Massoni e di tutti i consiglieri, le elezioni per la nomina dell'intero Consiglio.

Riuscirono eletti a presidente l'on. Silvio Crespi, ed a consiglieri i signori Beaux, Brigatti, Conti, Curletti, Dal Pozzo, Fabbre, Fraschini, Negroni, Pirelli, Soragna, Sormani, Stanga.

Sotto la presidenza dell'on. Silvio Crespi, il giorno 24 si radunò il nuovo Consiglio direttivo. Alla discussione dell'ordine del giorno, il presidente fece precedere la proposta di nominare socio benemerito il cav. Augusto Massoni, dandogli inoltre uno speciale attestato di gratitudine coll'offerta di una artistica pergamena, recante le firme di tutti i soci del Club. La proposta fu approvata all'unanimità.

Procedutosi alla distribuzione delle cariche sociali furono nominati: a vice-presidenti i signori Di Soragna marchese Camillo e cav. Leone Beaux; cassiere Achille Negroni; economo Luigi Brigatti; segretarî generali Sormani conte Carlo e Pietro Fabbre; ispettori Dal Pozzo nob. Fazio e Giovanni Curletti; consiglieri Stanga marchese Ferdinando, Pirelli dott. Alberto, Conti ing. Ettore e Oreste Fraschini.

CICLISMO

Il Touring e la tassa sulle Biciclette

L'adozione della targhetta mobile.

L'azione del Touring per la riduzione della tassa.

Sta per essere sottoposto al Senato del Regno il disegno di legge per la tassa sui velocipedi e gli automobili, già presentato alla Camera dei deputati il 25 maggio 1905 dal ministro delle finanze, e riveduto dalla Commissione parlamentare presieduta dall'on. Brunialti.

Con questo disegno di legge si fa ragione finalmente alla propaganda continuata e insistente fatta dal Touring, sia con memoriali della Direzione generale ai diversi Ministeri, sia con l'azione non meno efficace del nostro benemerito corpo consolare, che promosse, in occasione dei numerosi convegni, gli importanti congressi turistici nei quali vennero emessi i voti dell'unanimità dei soci del Touring per reclamare l'adozione della targhetta mobile.

Col disegno di legge sopradetto l'adozione della targhetta mobile è un fatto compiuto.

L'art. 2 stabilisce espressamente: *La tassa si riscuote mediante la vendita di speciali contrassegni da adattarsi a tali veicoli a cura degli interessati, nel modo che verrà stabilito dal regolamento.*

L'art. 14: *La vendita dei contrassegni sarà fatta esclusivamente dai comuni colle modalità che saranno determinate dal regolamento.*

Registriamo pertanto con compiacimento questa nostra vittoria: ma oggi un'altra riforma s'impone secondo giustizia e il Touring intende con tutti i suoi mezzi di propugnarla: la riduzione della tassa.

Sin dal 14 gennaio 1902, la Direzione generale ebbe occasione di far notare al Ministero delle finanze gli effetti ottenuti per l'industria e per l'erario francese dalla riduzione della tassa da 10 a 6 franchi, colà avvenuta nel 1899. Esponevamo allora il seguente specchietto:

Anno			
1894	Velocipedi	tassati	203,026
1895	,,	,,	250,084
1896	,,	,,	329.816
1897	,,	,,	408,869
1898	,,	,,	463,414
1899	,,	,,	838,856
1900	,,	,,	987,130

Dal che appare evidente che mentre l'aumento dal 1893 al 1898 fu del 25 per cento annuale, nel 1899 fu quasi del 75 per cento.

Orbene, proprio quest'anno in Francia si organizza un plebiscito per la riduzione della tassa a tre franchi, ed il Touring Club Francese appoggia questa propaganda incondizionatamente.

La questione sta in una comparazione per noi: che il valore commerciale medio della bicicletta. da una somma di 500 a 600 lire qual'era quando venne imposta la tassa, oggi è ridotto a quello di 150-200, cosicchè mentre una volta, quando il velocipede rappresentava ancora un oggetto di lusso ed esclusivamente un mezzo di *sport*, il proprietario doveva pagare solamente circa il 2 per cento, mentre oggi che la bicicletta serve ormai più al povero che al ricco, i ciclisti, mantenendosi la tassa a L. 10, quanti ne fanno uso sono obbligati a corrispondere annualmente più del 5 per cento del valore reale.

Davanti a questo stato di cose, la Direzione del Touring ha deliberato di presentare un memoriale al Senato facendolo patrocinare e svolgere da quelli fra i senatori che hanno dimostrato maggiori simpatie colla causa del turismo e dell'industria nel senso di un ritocco al disegno di legge coi criteri fondamentali di ridurre almeno a L. 5 la tassa sulle biciclette.

Questa nostra azione troverà eco simpatica in tutti i nostri soci; ma noi la desideriamo sorretta dall'azione unanime e concorde del nostro corpo consolare.

Noi saremo grati a quei nostri consoli che hanno la possibilità di conoscenze e di relazioni con senatori perchè vogliano personalmente farli persuasi della bontà del nostro assunto, che se è inteso a sgravare di una tassa che oggi si dimostra enorme per i ciclisti, ha pure per oggetto di sempre più aiutare l'industria del ciclo, che ha già assunta anche in Italia una così notevole importanza per gli industriali e per gli operaî; mentre dall'altro canto resta pur sempre in noi la persuasione che da tale sgravio trarrà vantaggio lo stesso l'erario nazionale, che troverà appunto compenso esuberante nell'aumentato sviluppo dell'industria e nella triplicata produzione, così appunto come è avvenuto in Francia che in tale riforma ci ha coraggiosamente e saggiamente preceduti.

FERROVIE

Biglietti speciali di abbonamento.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo con quello del Tesoro, ha autorizzato la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato ad applicare, in via di esperimento, nel periodo dal 1 dicembre 1905 al 30 giugno 1906, la nuova tariffa per biglietti di abbonamento speciali.

Contemporaneamente si continuerà ad applicare la vecchia tariffa attualmente in vigore.

Dal raffronto dei risultati di questo contemporaneo esperimento, si avrà norma per i provvedimenti definitivi che avranno attuazione col 1 luglio 1906.

Questi provvedimenti sono stati attuati anche dalla Società delle Meridionali, con riserva della questione dei reintegri presso la Direzione Generale delle Ferrovie delle Stato.

Dal 1 dicembre fino alla scadenza della validità del biglietto di abbonamento in corso per le due intere ex-reti Adriatica e e Mediterranea, serie A. M. è estesa gratuitamente alla Rete Sicula. E' stata compresa anche la traversata dello stretto di Messina.

Ai titolari di biglietti vecchie serie rilasciati per tre mesi e più è data facoltà durante il mese di dicembre e non oltre, di chiedere il cambio del proprio biglietto con altro di egual classe per uno qualunque dei periodi di validità stabiliti dalla nuova tariffa e per l'itinerario che comprende parte di quello del primitivo abbonamento.

La validità del nuovo biglietto dovrà decorrere dalla data del suo rilascio e non mai dalla data di decorrenza del biglietto già in possesso dell'abbonato.

In caso di cambio, sarà computato a favore dei richiedenti, ed a sconto del prezzo del nuovo biglietto, l'importo proporzionale ai rimanenti mesi di validità del primo biglietto.

Anche ai titolari di biglietti di abbonamento normali, rilasciati per più linee con validità di almeno tre mesi, è data facoltà di cambiare il proprio biglietto con quello di abbonamento speciale stabilito dalla nuova tariffa, e ciò nello stesso periodo transitorio e alle medesime condizioni di cui sopra.

Rimini-Taianello. — E' stato concordato l'impegno fra l'impresa costrutrice e il Consorzio per la Ferrovia Rimini-Mercatino-Taiamello. I lavori verranno subito iniziati e il treno Rimini-Verrecchio funzionerà non più tardi della prossima estate. La ferrovia verrà allacciata al Porto Canale arrecando notevoli vantaggi al commercio e alla marineria locale; ed è pure desiderio dell'impresa di estendere il servizio lungo la strada litoranea fin presso Riccione apportando con esso pure un vantaggio all'industria balneare.

Direttissima Milano-Bergamo. — Le pratiche per l'attuazione di una linea direttissima fra Milano e Bergamo sono avviate in modo tale da lasciare ogni speranza in una prossima concretazione dell'idea. La Banca Commerciale Italiana, dopo esame del progetto presentato dall'ing. Soldati di Torino, ha dichiarato di accordare tutto il suo appoggio materiale e morale all'importantissima impresa.

Il tunnel di Gattico. — Dopo cinque anni e mezzo di lavoro fu ultimato il grandioso tunnel di Gattico (fra Borgomanero e Arona) lungo metri 3297. I lavori furono ostacolati dal continuo cedimento del terreno melmoso che richiesero difficili opere di sostegno e rivestimento. Sarebbe tempo di provvedere per l'esercizio della Arona-Borgomanero e avere così l'intero raccordo Arona-Santhià e la diretta comunicazione fra Torino e la linea del Sempione.

Treni stradali elettrici. — Si costruiscono negli Stati Uniti dei treni stradali basati su un principio diverso da quello già noto del colonnello Renard, la cui applicazione ha vivamente destata l'attenzione del pubblico, specialmente in Europa.

Invece della trasmissione meccanica Renard fra il motore e gli altri veicoli, si è ricorso alla trasmissione elettrica. Un treno di questo genere è stato recentemente costruito e messo in esercizio nella Death Valley in California pel trasporto del borace da una fabbrica alla prossima stazione.

Il risultato è stato così favorevole che sette altri treni sono stati subito ordinati alla stessa Casa costruttrice, che è la Gibbs Engineering Company di Guendale.

L'apertura della linea del Sempione in maggio. — Dalle informazioni pervenute tanto al Governo quanto alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, pare assicurata l'apertura all'esercizio della galleria del Sempione pel maggio venturo.

La direzione delle ferrovie federali stipulò con una grande casa svizzera la convenzione per la installazione della trazione elettrica nel tunnel del Sempione, ed aprì le trattative col Governo cantonale del Vallese a fine di ottenere la concessione delle forze idroelettriche del Rodano dal Fischerbach alle Saltine per adoperarle per la trazione elettrica al Sempione. Ora il Governo del Vallese ha concesso gratuitamente queste forze. Tali forze saranno adoperate anche per la ventilazione e la illuminazione del tunnel.

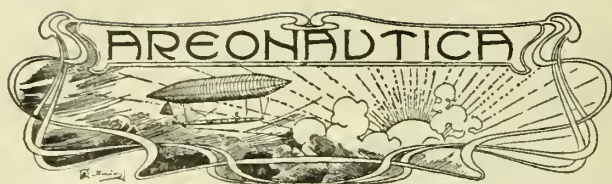
Per gli orarî delle ferrovie ha luogo a Firenze, nei giorni 6 e 7 dicembre, una conferenza internazionale, secondo quanto fu stabilito nell'ultima Conferenza oraria tenutasi nello scorso giugno a Liegi per concretare fra le varie amministrazioni ferroviarie europee i servizî da effettuarsi durante l'estate 1906. A questa riunione sono state invitate 157 amministrazioni ferroviarie, 13 società di navigazione e i governi dei seguenti stati: Italia, Francia, Olanda, Prussia (regno), Germania, Russia, Austria, Svizzera ed Ungheria. Si crede che il numero dei delegati non abbia ad essere inferiore a 250 ed arrivare forse ai 300. La Direzione delle ferrovie dello Stato ha fatto mettere all'ordine del giorno varie questioni che interessano il servizio ferroviario in Italia. La presidenza sarà tenuta dal comm. Bianchi, direttore delle ferrovie italiane.

Gli editori e compositori di orarî, per i trasporti terrestri lacuali e marittimi, terranno a Milano nel venturo anno un congresso. Nella via San Fedele 6, ha sua sede il Comitato promotore, a cui si devono inviare le adesioni.

Scuole di agenti ferroviari. — Fra le innovazioni introdotte dalle compagnie ferroviarie americane allo scopo di migliorare i servizi è specialmente notevole l'apertura di una scuola ferroviaria per conto dell'Erie Railroad a Elmira.

L'insegnamento si divide in quattro corsi. Il primo tratta soltanto la teoria e spiega completamente l'organizzazione, la direzione e l'amministrazione finanziaria di una qualsiasi rete ferroviaria; gli altri tre sono corsi dimostrativi e con esperimenti pratici fanno comprendere i varî compiti degli agenti addetti o al servizio merci, o ai treni viaggiatori, o alle stazioni, o agli uffici telegrafici, o ad altri riparti del servizio ferroviario.

Per attrarre gli studenti gli amministratori della scuola dichiarano, autorizzati a ciò da parecchie grandi società ferroviarie, che, data la eccedenza della domanda sull'offerta di nuovi impiegati, i giovani con licenza di detta scuola sono quasi sicuri di trovar subito lavoro con stipendi varianti, secondo le circostanze, da 200 a 625 franchi al mese.

Anche in Inghilterra, come si legge nel *Windsor Magazine*, esistono, oltre a complicati libri di testo per gli aspiranti alla carriera ferroviaria, anche parecchie scuole speciali per l'insegnamento delle funzioni inerenti ai diversi rami di servizio. La Great Western Railway è stata la prima società ferroviaria che abbia aperto nei principali centri parecchie di queste scuole con insegnanti scelti tra i funzionarî più competenti: al termine dei corsi gli studenti vengono sottoposti a esame, e, se ottengono esito favorevole, hanno nei diplomi conseguiti dei titoli di raccomandazione per trovare impieghi migliori e più presto.

AREONAUTICA

Dirigibile Miller.

La scienza areonautica in Italia si va sempre più sviluppando e sempre nuovi cultori di essa si fanno annoverare fra i nostri connazionali. Già parlammo in un numero di questa rivista dei diversi tipi di areonave ideati da Italiani: ora accenniamo ad un nuovo tipo ideato dall'allievo ingegnere Franz Miller di Messina.

Più che un tipo pratico, questo dirigibile si può considerare come essenzialmente teorico, perchè basato in precisi postulati teorici di areonautica.

L'involucro è (Figura 1) in seta e la parte superiore consta di un semplice strato, la inferiore di un doppio strato teso su una intelaiatura in alluminio, che ne assicura l'assoluta indeformabilità e cucito al primo ad una certa altezza del piano mediano orizzontale. L'interno è diviso in tre scompartimenti: *H*, *C* ed *A:* il primo è esso pure diviso in tre parti *H' H'' H'''* divise da due diaframma, muniti di due valvole a massima.

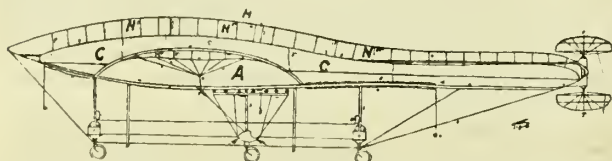



Figura 1

Lo scompartimento *C* è pure diviso in tre parti separate da diaframma aventi un foro di comunicazione.

La terza parte *A* è unica.

I palloni *H' H''* ed *H'''* sono riempite di idrogeno: i palloni *C*, sono riempiti di gas luce ed infine il pallone *A* è pieno d'aria. L'uso di questi tre gas, invece da un unico gas, è suggerito dalla proprietà che essi hanno di aumentare in modo diverso la loro forza ascensionale sotto l'influenza del cambiamento di temperatura: in questo modo l'ascensione del pallone è completamente tolta all'azione del cambiamento di temperatura dell'aria circostante ed è assoggettata soltanto ad un cambiamento di temperatura comunicato al gas contenuto in *C* per mezzo del gas di scappamento dei motori di propulsione. Il pallone *A* ha la funzione, per mezzo di speciali tiranti elastici che collegano i varî involucri, di un regolatore che permetterà entro certi limiti le variazioni di volume senza perdita di gas e senza assoggettare la seta a sforzi troppo grandi.

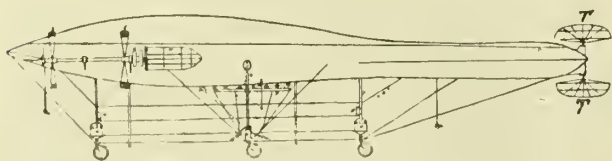



Figura 2

L'apparecchio di propulsione è formato di 4 eliche di piccolo diametro a grande velocità, montate in numero di due in ogni albero, avvicinato verso prua e giacente in un piano orizzontale che passa approssimativamente pel centro di resistenza.

Ogni albero è direttamente accoppiato a 2 motori termici, leggeri, completamente chiusi, che possono ovviarsi e comandarsi dalla navicella.

A poppa due piani verticali *T* (Fig. 2) servono da timone e nello stesso tempo anche da freno e da regolatori della stabilità longitudinale. Questa stabilità longitudinale è poi regolata in modo perfetto da uno speciale apparecchio rappresentato dalla figura 3.

Esso consiste (Fig. 4) in una pompa avente uno stantuffo azionato da un pendolo: siccome quest'ultimo è sempre verticale, così una qualsiasi modificazione nell'inclinazione del cilindro, fa spostare lo stantuffo in modo che l'aria compressa che arriva da *B* passa in uno dei serbatoi *M* e spinge l'acqua contenuta in un serbatoio nell'altro serbatoio per mezzo del tubo di comunicazione *N:* rimase così rotto l'equilibrio fra i due serbatoi *M M* ed il pallone riprende la sua posizione orizzontale. La stabilità longitudinale è mantenuta anche per azione del piano *R* orizzontale e chiamato piano d'*empannage* (Fig. 5).

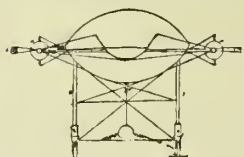
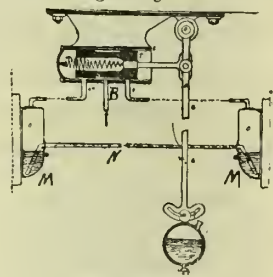
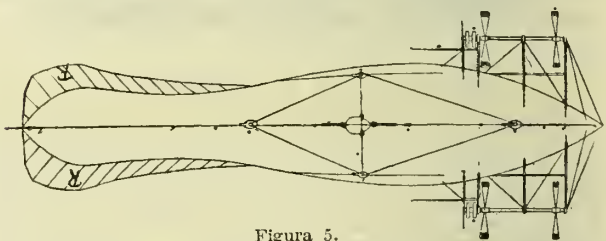



Figura 3.

Figura 4.

Figura 5.

Completa gli apparecchi usati in questa areonave uno speciale *guide-rope* composto di un lungo tubo di caoutchouc di pochi centimetri di diametro e di piccolo spessore quando è teso, che sta dentro ad un tubo in tela forte a doppio strato: il tubo in caoutchouc si può riempire d'aria quando l'areonave trovasi sul mare e di acqua quando trovasi sulla terra.

Questo tipo di aeronave è teoricamente perfetto ed è desiderabile che l'autore ne studi completamente i particolari per agevolare così una costruzione pratica.

Ing. Prof. EFFREN MAGRINI.

La nota umoristica.

Maschera della donna in Oriente.

Maschera della donna in Occidente.

GITE E CONVEGNI

ALBA (Cuneo). — Il Ciclo Sport Albese, fondato il 15 luglio di quest'anno, sotto i migliori auspici e per l'intraprendente spirito sportivo del signor Perfetto Secco, che ne è il presidente, ha saputo farsi onore. Poche società a nostro avviso, possono contare nella pur breve vita, e così fecondo ardire di iniziative.

Sorta, in un centro ove il ciclismo, favoritissimo come mezzo di locomozione e di diletto, sentiva più che mai il bisogno di essere saggiamente organato in una associazione che di esso soprattutto ed essenzialmente proteggesse gli scopi e l'incremento, la Ciclo-Sport è entrata nel mondo delle società sorelle.

A S. Stefano Belbo otteneva nel convegno una medaglia d'oro.

A Cuneo, in concorrenza con fortissime società vinceva la *coppa d'onore* (massima onorificenza) e la medaglia d'oro del conte di Mirafiori. In quel convegno cui i soci parteciparono in numero di 70, fu specialmente ammirato l'allenamento e l'ordine, con cui essi si presentarono.

Vennero in seguito le vittorie di Costigliole d'Asti (medaglia d'oro), di Cherasco, con 105 partecipanti (medaglia d'oro). In questo convegno la società presentava la nuova fanfara, che si meritava la medaglia d'argento.

E finalmente a Cuneo, nel secondo convegno indetto il 15 ottobre la società, con 120 partecipanti, otteneva la grande medaglia d'oro di S. M. il Re.

Attualmente la società conta 155 soci, numero che continua ad aumentare, sotto lo sprone della solidarietà, e per il luminoso esempio che la geniale iniziativa ha saputo portare in Alba.

BOLOGNA. — Favorita da una splendida giornata autunnale si è compiuta domenica 29 ottobre, per iniziativa del Consolato del Touring, la gita turistica a Panico. Ad essa presero parte oltre cinquanta soci.

Con questa gita si è chiusa la stagione ciclistica della Sezione bolognese del Touring, la quale in quest'anno ha esplicata la propria attività compiendo dal 26 marzo fino ad ora parecchie gite ciclistiche e ciclo-alpine (Vado, Cento, Pianoro, Bazzano, Vergato, S. Pietro in Casale, Pontelagoscuro, Monte del Re, Sassi di Rocca Malatina, Monte Vigese, Porretta, Castel S. Pietro) e prendendo parte alla grande festa turistica della nazione a Milano ed ai convegni di Modigliana, Fano, Rieti, Macerata, Fiorenzuola, Mirandola e Granarolo, conquistando ovunque onorifiche medaglie.

Inoltre in occasione del disastro della Calabria il Consolato organizzò la raccolta nei paesi della provincia. L'attività della Sezione però non si arresterà nella stagione invernale, perchè la Commissione gite indirà nel prossimo inverno parecchie gite pedestri sugli Appennini.

CHERASCO (Cuneo) — La società fra i ciclisti e ginnasti di Cherasco, istituita nello scorso anno dai soci locali del Touring Club Italiano, ha festeggiato il primo anniversario di sua fondazione e l'inaugurazione dello stendardo sociale. Al convegno ciclistico favorito da una splendida giornata autunnale, ha risposto, su invito dell'Unione Sportiva Cheraschese, un numero sorprendente di società e gruppi di ciclisti, provenienti da lontani paesi del Piemonte e specialmente della nostra provincia. Fra le più importanti ricordiamo le due società di Cuneo, e cioè la *Rola* e l'*Alta Italia*, il *Risveglio* di Bra, che per la prima volta è apparso ad un convegno turistico colla nuova applaudita fanfara. Non dimentichiamo la *Unione Ciclo Sport* di Alba che contava un centinaio di giovani ciclisti pure con buona fanfara, le società di Costigliole d'Asti e Trinità, tacendo, per finirla di tanti altri piccoli gruppi di varie provenienze. Il Comitato (composto della presidenza dell'Unione Sportiva nelle persone del suo presidente il conte G. Galli della Mantica, dei vice-presidenti Asteggiano Giov. e Tarditi Pietro e dei direttori Bonino Giov. e Voglino Cristoforo, coadiuvata dal benemerito segretario signor ten. Bongiovanni), nulla ha tralasciato per la buona riuscita del convegno. La festa difatti, riuscì improntata sempre alla più schietta allegria e cordialità, ed il suo successo farà sì che mai più si potrà dimenticare una data così cara, quella che tanti vincoli nuovi di affetto e di simpatia ha stretto fra le città e comuni del nostro amato Piemonte.

Alle varie porte della nostra città, erano drappelli di baldi ciclisti, in svariate uniformi, che rispondendo all'invito dei fratelli, giungevano a partecipare alla gioia della gioventù cheraschese, lieti di vedere così presto fiorita una società consorella, la quale nata l'anno innanzi, conta già una sessantina di affiliati. Non taceremo della cerimonia solenne di benedizione del nuovo vessillo sociale che ebbe luogo al mattino, coll'assistenza di tutti i soci nel tempio di S. Pietro, così ben epilogata nel suo alto significato da un breve e forbito discorso del parroco, ed alla quale presenziarono come padrini e madrina l'on. deputato cav. G. Cuneno e la sua gentile signora. Che dire del banchetto a cui parteciparono tutti i soci senza eccezione, onorati di veder sedere fra di loro l'on. deputato colla consorte, il signor sindaco, nonchè tutte le notabilità di Cherasco? Riuscitissimo sotto ogni riguardo, e più per l'allegria cordiale, per l'entusiasmo di tanti spiriti giovanili, ebbe bella corona in un scelto programma eseguito dalla società Filarmonica, e nelle parole dette dall'on. deputato, a cui risposero, a nome dell'Unione Sportiva, il socio avv. G. Barberis ed il segretario signor ten. Bongiovanni. La sfilata poi nulla lasciò a desiderare per il numero di circa trecento ciclisti e pel suo ordinamento. Essa passò due volte dinanzi agli spettatori che applaudivano, salutavano e scambiavano saluti fra il fragore delle fanfare e le grida degli evviva. Al termine della sfilata furono assegnati i premi alle società più numerose alle provenienti da più lontana sede e premio speciale alle fanfare ed ai gruppi di signorine.

Così con un nuovo saluto a tutte le squadre che parteciparono al modesto convegno di Cherasco, chiudo la mia relazione, facendo voti che una così bella riunione sia per la giovane Unione Sportiva di Cherasco un impulso al suo crescere, al suo vigore, alla sua prosperità.

C. P.

CHIERI (Torino). — Il plotone *Ciclisti tiro a segno* della Unione Velocipedisti di Chieri inaugurò il proprio vessillo, che ebbe a padrino il sindaco cav. Francesco Fasano, ed a madrina la signorina Corinna Rege. Intervennero alla cerimonia tutte le associazioni di Chieri, ed una rappresentanza dello Sporting Club di Torino (col presidente nob. Chiroli) e della Torino. Parlarono, tutti applauditi, il cav. Fasano, il nob. Chiroli, ed il signor Giuseppe Rosso presidente dell'Unione Velocipedisti.

FRATTA POLESINE (Rovigo). — Ebbe qui luogo la inaugurazione dello splendido vessillo offerto dalle gentili signore e signorine del paese alla giovane società ciclista Veloce Club.

L'ordine dei festeggiamenti, preparati per l'occasione, si aprì con un banchetto, servito nel pittoresco boschetto del signor Bianchini ing. Cesare. Schietta e cordiale l'allegria, riuscitissimi i brindisi pronunciati dai signori Alfredo dott Cappellini, Panerai, presidente della Juventus di Rovigo, Aldo Cappellini, Monti Lauro, Cagnoni Amilcare, Monti nob. Adolfo.

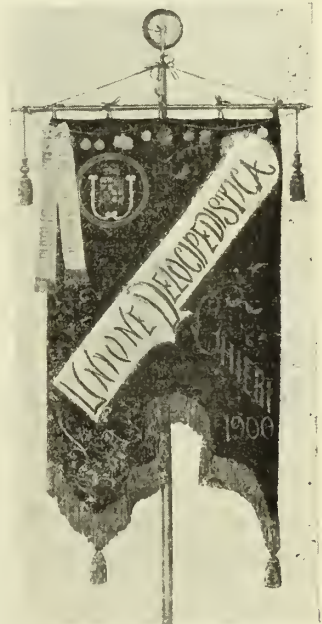
Finito il banchetto, cominciarono ad arrivare le squadre ciclistiche, accolte da entusiastiche acclamazioni. Prima furono ciclisti di Stiento, seguiti poco dopo da quelli di Rovigo, Giaciano con Baruchella, S. Maria M. Polesella, Costa di Rovigo, Villabartolomea, Ferrara e Milano; a tutti fu servito un lauto rinfresco.

Alle sedici, davanti al Municipio, alla presenza delle autorità e di una folla imponente, fu scoperto il bel vessillo. Dopo brevi e riuscite parole della signorina Maria Pigal, presentato dal sindaco sig. Fenio Carlo, il prof. Guido Cappellini lesse un discorso che meritò calorose acclamazioni. Parlò ancora, applauditissimo, il giovane presidente della Società ciclistica di Stiento sig. Leopoldo Feroni.

Alla sera, la premiata musica di Stienta eseguì un scelto programma, intermezzato da fuochi di artificio e da una riuscitissima fiaccolata con palloncini alla veneziana.

Alla fine una pittoresca galleggiante illuminata a fuochi di bengala e piena di baldi ed allegri ciclisti chiuse la bella festa, che lasciò in tutti un grato ricordo.

GEMONA (Udine). — Fu inaugurato il nuovo gonfalone del locale consolato del Touring.

E' di seta bianco ricamato in oro; in alto a sinistra ha lo stemma del Touring; al basso a destra quello di Gemona.

Il finissimo lavoro è opera della signorina Cristofoli Virginia la quale, con animo squisitamente gentile lo volle gratuitamente eseguire.

All'inaugurazione si ebbero varî brindisi. Notevole quello dei dottori Luigi Nais consulente legale del Touring che dopo aver ringraziato il signor Disetti, che tanta parte ebbe nel procurare il vessillo, ricordò la signorina Cristofoli e tutti quei soci che furono larghi d'aiuti. Chiuse facendo voti che il vessillo venga presto ornato di numerose onorificenze.

LIVORNO. — L'immane disastro che ridusse un'ammasso di rovine la disgraziata Calabria, piombando gli abitanti nella più squallida miseria privandoli di tutto il necessario per l'esistenza, trovò un' eco pietoso anche nei componenti la fiorente società sportiva Libertas, la quale, accoppiando la beneficenza al divertimento, indisse un convegno ciclistico che ebbe luogo nello stabilimento delle Acque della Salute, messo a disposizione dei convenuti dalla società che offerse, con gentile pensiero anche un *vermouth* d'onore.

Intervennero le squadre dei soci del T. C. I. di Marina di Pisa, Unione ciclistica di Pontedera, Routier di Pisa, Libertas di Lucca, Società ciclistica di Lari, Sport pedestre di Genova, una squadra di motociclisti di Lucca, Victoria e Virtus Iuventusque di Livorno.

Riuniti in un imponente corteo di oltre 200 ciclisti le squadre con la musica in testa sfilarono le principali vie della città recandosi alle Acque della salute, ove ebbe luogo una gara di *Foot-ball* tra la Virtus Iuventusque e la Victoria, un esperimento del gioco collettivo di bastone del maestro Ceselli diretto da lui medesimo e scelti esercizi eseguiti dai ciclisti del 2. reggimento bersaglieri.

Fattasi poscia la distribuzione dei premi, il convegno si sciolse al grido di viva Livorno. A tutti i convenuti fu distribuito un elegante distintivo in argento di cui qui diamo la riproduzione. L'utile netto fu di L. 77,95 che furono versate al Comitato cittadino di soccorso per i danneggiati del terremoto.

LOANO (Genova). — Splendido oltre ogni aspettativa riuscì il convegno indetto dall'U. S. L. e dalla Sezione del T. C. I. in occasione della bandiera sociale e del vessillo della sezione, ricamato con animo d'artista dalla signorina Angela Bruna.

Al mattino, nelle vie imbandierate, vi fu un continuo passaggio di ciclisti e di soci dell' U. che si recavano incontro ai nuovi venuti; nel dopo pranzo, formato il corteo, si distese sotto il palco della giuria, ove il presidente G. Giuseppe Gente, ch. farmacista, ricevuto dalla gentile signorina Lina Accame lo stendardo dell'U., disse acconce parole di circostanza. Pronunciò poi un lungo discorso il prof. Santo Carrara, uno dei più vecchi, benchè ancora in giovane età, dei cultori del pedale.

Fatta la sfilata per le principali vie della città, si passò all'assegnazione dei premi.

LUZZARA (Reggio Emilia). — Il Club Ciclistico Luzzarese tenne la propria assemblea generale.

La relazione del presidente, sull'andamento morale dell'Associazione, mise in evidenza il crescente e continuo sviluppo della società forte oramai di una cinquantina di soci.

Questo anno poi il Club costituì la propria fanfara ciclistica, già più volte premiata, e partecipò a numerosi convegni fra i quali non va dimenticato quello di Milano.

L'entusiasmo che unisce i singoli soci e a corretta amministrazione, danno affidamento che anche l'anno futuro segnerà per la fiorente associazione ciclistica nuovi progressi e nuove vittorie.

REGGIO EMILIA. — Nell'albergo Pesce d'Oro ebbe luogo il banchetto dei soci reggiani del T. C. I. Erano presenti, oltre a numerosi soci, i consoli Piccinini, Silvi-Corbelli, avv. Battaglini e il legale del T. C. I. avv. Francesco Panizzi. Alle frutta parlarono il rag. Piccinini, l'avv. Battaglini e l'avv. Panizzi.

Per ultimo vennero fatte alcune fotografie al lampo di magnesio.

Il banchetto fu improntato alla migliore allegria, cordialità ed entusiasmo; esso è riuscito una vera festa di famiglia che non avrebbe potuto avere, sotto ogni aspetto, un esito migliore.

SANTA MARIA CAPUA VETERE (Caserta). — Abbiamo parlato ampiamente, nel numero di novembre della *Rivista* del Convegno del T. a Santa Maria Capua Vetere; e riproduciamo qui il bel distintivo distribuito in quella circostanza.

VARALLO (Novara). — Ottimamente si svolsero a Varallo le feste sportive indette in occasione dell' Esposizione Valsesiana. Al torneo di scherma ed alla gara ginnastica seguì un grande Convegno Ciclistico, al quale intervennero parecchie centinaia di concorrenti, per la maggior parte soci del Touring. La festa ciclistica era organizzata da apposita Commissione presieduta dal dott. R. Sella console locale del Touring.

Dopo un rinfresco offerto dal Municipio, si fece una visita allo Stabilimento Idroterapico, ove il proprietario cav. G. De-Toma aveva messo a disposizione dei gitanti la grandiosa vasca natatoria.

Alla visita fatta alla bellissima Esposizione, fece seguito nel Civico Collegio d'Adda il banchetto; ottimo il servizio. Vi assisteva, assai festeggiato, il presidente dell' Esposizione, cav. avv. Chiara. Non numerosi i brindisi — tutti brevissimi — fra cui quelli del dott. Beltrami di Ornavasso, dell' ing. Giubertoni di Novara, del comm. ing. Lattes, console del Touring a Roma, il quale portò ai convenuti il saluto della Direzione Generale del Touring e del Consolato di Roma.

Levate le mense, si organizzò la sfilata di tutte le squadre e società intervenute, la maggior parte con bandiera, alcune con fanfara, e molte in elegante divisa.

La sfilata, partendo dal bivio della Valgrande con la Valmastallone inaugurava così i due cartelli indicatori del Touring, ivi apposti il giorno innanzi, e percorrendo tutta la città sino alla stazione, si riuniva al ritorno sulla piazza Vittorio Emanuele II, e dalla loggia del teatro si addiveniva infine alla proclamazione e distribuzione dei premi che la Giuria, sotto la presidenza del comm. Lattes aveva deliberati.

I numerosi premi consistevano in nove eleganti e ricche bandiere — opera e dono di signore e signorine di Varallo — ed in diverse medaglie d' oro e d'argento messe a disposizione dal Comitato dell' Esposizione, dal Ministero della Pubblica Istruzione, e da generosi oblatori.

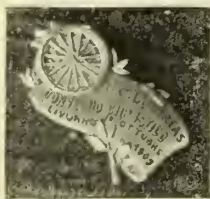
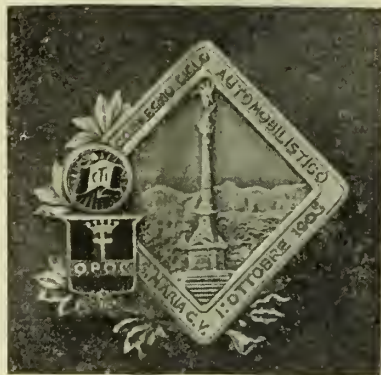
Festa bella, riuscita e che lasciò grato ricordo in tutti.

Un album alpinistico.

Alla chiusura del Congresso Alpino, a Belluno, dal prof. U. Valbusa venne fatta, e da tutti applaudita, la proposta di offrire alla Sezione di Venezia ed alla Società degli Alpinisti Tridentini, un album-ricordo che raccolga tutte le fotografie fatte nella circostanza. Le copie per gli album, dirette o ingrandimenti, possono essere di qualunque formato, purchè non superiore al 24 30 e su qualunque qualità di carta; devono essere sciolte, e portare, col nome di chi le invia, l' indicazione del soggetto e del punto da cui furono ritratte.

Per provvedere alle spese si è fissata la quota di L. 1, da inviare colla propria adesione al prof. Valbusa, presso la sede centrale in Torino, via Monte di Pietà, 28.

Il Touring sarebbe molto grato a quei soci che volessero mandare anche a lui le loro fotografie.

BIBLIOTECA

Carlo Alberto Combi Gado, *Il problema ferroviario senese;* Siena, Tipografia all'insegna dell'Ancora, 1905.

In questo opuscolo edito dal Comitato di Siena dell'Associazione nazionale italiana per il movimento dei forestieri, si espongono ed analizzano i vari progetti ferroviari ultimamente escogitati a favore della città di Siena; progetti che si possono distinguere in due gruppi: quelli che riflettono esclusivamente le *comunicazioni locali* con le provincie limitrofe e quelli che hanno anche un diretto rapporto con le *grandi comunicazioni* nazionali ed internazionali. Dall'analisi di tutti questi progetti l'autore deduce la necessità di procedere prima alla bipartizione del traffico fra le due linee attuali Chiusi-Arezzo-Firenze e Chiusi Siena-Firenze e alla soppressione del regresso di Montarioso con l'istituzione di una stazione succursale per Siena; di compiere le correzioni accessorie nella linea oggi esistente Poggibonsi-Siena-Lucignano; di costruire la diretta Firenze-Poggibonsi e la Pontedelsa-Lucca subordinata alla Lucca-Aulla o Lucca-Modena, ed in seguito di sollecitare la costruzione della Siena-Buonconvento-Torrentieri e della Torrentieri-Viterbo secondo il progetto della Mediterranea; da ultimo senza classificazione di precedenza fra di loro, dovrebbero essere costruiti i tronchi Buonconvento-Motantico, Colle-Volterra, Siena-Massa Sinalunga-Arezzo. I Fiorentini dovrebbero quindi rinunciare alla Bucine-Rapolano ed i Senesi rinuncerebbero alla Empoli-Pistoia.

Deutscher Automobil Verband, 1905-1906.

L'Unione Automobilistica tedesca (D. A. V.), che è sotto la protezione del principe Enrico di Prussia ed ha per presidente il duca Vittore von Ratibor, ha pubblicato, per il 1905-1906, il suo *Annuario,* che contiene le indicazioni sulle cariche sociali, società automobilistiche federate, statuto, nomi dei soci, cenni sulle leggi doganali, regolamenti sulla circolazione, indicazioni itinerarie, elenco di alberghi raccomandati, elenchi di vendite benzina e lubrificanti, e indicazioni sulle carte turistiche e società di assicurazione. E' un'opera compilata con diligenza e stampata con eleganza.

Ravenstein's, *Führer fur Rad und Automobilfahrer in Deutschland und den angränzenden Ländern;* Frankfurt, 1905.

Nella nota casa editrice Ravenstein a Francoforte sul Meno, e sotto la direzione del signor E. L. Richter, la commissione turistica del D. A. C. (presieduta dal signor Eugenio Reuss), pubblica questa guida turistica della Germania e paesi confinanti. La guida (che costa 6 marchi) è in due volumi (ciascuno suddiviso in tre parti) dei quali il primo illustra le strade della Germania settentrionale, ed il secondo quelle della meridionale; in tutto 278 assai lunghi tratti di strada, con indicazioni altimetriche, chilometriche, tecniche. Assai utili sono le indicazioni sulle gite che si possono compiere in uno o più giorni, in bicicletta od automobile, e le tabelle degli alberghi; e non mancano brevissime indicazioni su quanto nelle singole località vi è di più notevole nel campo dell'arte, storia, industria, prodotti. A ciascun volume è unita una grande carta itineraria riassuntiva, con richiami ad altre carte speciali. E' una opera degna del grande sodalizio sotto la cui egida viene pubblicata.

Comune di Milano, *Dati statistici a corredo del resoconto dell'amministrazione comunale, 1904;* Milano, Reggiani, 1904.

Il comune di Milano ha pubblicato anche quest'anno questo interessante volume, compilato dal ragioniere capo cav. G. Ravizza. E' un grosso volume di oltre 400 pagine, ricco di cifre e tabelle. A pagina 301 troviamo le indicazioni riguardanti i velocipedi, che erano a Milano 9359 nel 1898; — 13440 nel 1899; — 13433 nel 1900; — 14273 nel 1901; — 16179 nel 1902; — 17347 nel 1903; — 20405 nel 1904.

G. Pedretti, *Manuale dell'automobilista e Guida pei meccanici conduttori d'automobili;* Milano, Ulrico Hoepli, 1905 (pag. XX-746; L. 8,50).

Il *Manuale dell'automobilista* dell'ing. Pedretti, apparso pochi anni fa, si diffuse largamente con una rapidità incredibile; ed esaurita la prima edizione l'autore approntò questa nuova edizione, che è in gran parte rifatta, notevolmente aumentata, con un chiaro e utilissimo corso d'istruzione per i macchinisti-*chauffeurs.* L'ingegnere Pedretti offre in realtà un' eccellente guida ai meccanici conduttori d'automobili, un trattato succinto, completo del nuovo veicolo per gli automobilisti, per gli inventori e i dilettanti di meccanica ciclistica, aggiungendo le norme più salienti per il compratore d'automobili. L'elegante volume è ornato di ben 837 figure.

V. Molinari, *Carnia e Canal del Ferro;* Tolmezzo, 1905 (L. 3).

Con una copertina policroma, il signor V. Molinari pubblica un elegante album comprendente oltre ad una carta (un po' troppo minuta) della Carnia, 36 vedute ad eliotipia, riproducenti i paesi e paesaggi più interessanti di quella così bella e poco nota parte d'Italia, al nostro estremo confine verso nord-est. L'album è pregevole ed utile; e lo sarebbe ancor più se ad ogni tavola fosse unita una pagina con dati statistici, storici, illustrativi.

Pro Valle Camonica, *Guida illustrata della Valle Camonica.* Breno, 1901.

La benemerita associazione, che tanto opera per far conoscere ed apprezzare la grandiosa sua valle, pubblica questa ottima guida. In essa la parte descrittiva risponde ad esigenze d'ordine pratico; ed i compilatori, in cambio di diffondersi in ampie divagazioni storiche o scientifiche, stimarono meglio di abbondare in illustrazioni e carte topografiche, ponendo però in evidenza tutto quanto possa servire di stimolo alla intraprendenza dei comuni ed alla progrediente opera di rinnovamento della valle. Collaborarono nella Guida l'avv. Paolo Prudenzini per la parte alpinistica, Pietro Biazzi per la parte descrittiva, prof. Colfi per la raccolta del materiale, ed i signori Bianchi, Penzig, Patelli, Salomon.

Giovanni Santo Ponte, *Annuario della fotografia e delle sue applicazioni.* — Anno VII — Roma, 1905 (pag. 240).

Redatto colla cura e competenza che distinguono l'autore, questo annuario è una fonte preziosa di utilissime informazioni e di pratici consigli per quanti si occupano di fotografia. In altrettante rubriche l'autore tratta delle diverse operazioni fotografiche, formule nuove, processo negativo e positivo, novità e perfezionamenti introdotti nel materiale fotografico; delle varie applicazioni della fotografia, dei congressi, concorsi, delle esposizioni, e delle nuove pubblicazioni fotografiche. Numerose incisioni illustrano il testo, a cui segue un vademecun per il fotografo.

Prezzo della pubblicazione L. 2; per i soci del Touring L. 1,60.

The British international Cup For Motor Boats. *Conditoins and rules;* London, 1906.

E' un elegante opuscolo pubblicato dalla Commissione della Coppa internazionale della Brettagna per canotti automobili, residente a Londra 119 Piccadilly; contiene le condizioni ed il regolamento di concorso alla coppa, come furono approvati nell'ultima adunanza della commissione l'11 settembre 1905.

Riviste.

— Nel numero 16 dello ***Schweizerisches Sportsbatt*** è un articolo del dott. Th. G. con dati storici e tecnici sulla costruzione della strada del Sempione.

— Nel numero 16 del periodico olandese ***De Kampioen*** è pubblicato un interessante articolo, con illustrazioni, sul Lago di Como.

— Il ***Neues Wiener Tagblatt*** pubblica un utile articolo contenente pratici consigli per i ciclisti-turisti.

— Sotto la direzione del signor E. Baldusso ha iniziate a Torino le sue pubblicazioni l'***Italia doganale e commerciale*** bollettino quindicinale, che tratta di argomenti che interessano anche il turismo. Augurî.

— Ha cominciato le sue pubblicazioni la ***Pro Torino,*** pubblicazione mensile illustrata, distribuita gratuitamente ai soci di quel sodalizio, ai circoli, agli esercizi pubblici. Quel sodalizio è sorto da due anni, ed è presieduto dal signor G. Albertini. Augurî.

— Nel numero del primo novembre della ***Liburnia*** (rivista bimestrale del Club Alpino Fiumano) il signor Guido Depoli parla delle salite alla Marmolada ed all'Antelao, eseguite in occasione del congresso de! Club Alpino Italiano nello scorso estate.

— Nell'ultimo numero del ***Bollettino dell' Alpinista*** (rivista bimestrale della Società degli Alpinisti Tridentini) viene pubblicato il verbale dell'adunanza generale dei soci, nel quale fra altro leggiamo: " Fu conchiuso col prof. Ottone Brentari un accordo in base al quale egli entro il 1906 ci darà una *Nuova Guida del Trentino.* Non si tratta di un libro voluminoso (come le anteriori Guide Brentari), bensì d'un libretto d'un cento pagine, che avrà carattere, oltre che alpinistico, anche turistico ed automobilistico ,,.

— La direzione della ***Rivista delle esposizioni e d'attualità,*** lasciata dal signor Renzo Annoni, che la aveva fondata nel 1903, fu assunta dal signor Matteo Pinto. Il signor Annoni pubblicherà in Gennaio una nuova rivista, popolare, delle esposizioni.

— Nel numero 47 del periodico ***Il buon cuore,*** leggiamo un buon articolo, firmato Mara, sul *Chiostro di Monte Oliveto Maggiore.*

Doni alla Biblioteca.

Ernesto Astorri, *Guida storico-descrittiva della Rocca d'Olgisio in Val Tidone;* Piacenza, Favari, 1881. (Dono del signor *Giuseppe Bononi,* Casteggio).

CONSULENZA LEGALE

GIUDICATI TURISTICI.

VELOCIPEDE CONDOTTO A MANO.

Non esiste contravvenzione nel fatto di condurre a mano un velocipede privo di contrassegno e di certificato di denunzia.

Sentenza 26 settembre 1905 del Pretore del Mandamento I di Brescia, avv. De-Filippi, nella causa penale contro Clarisetti Giovanni di Giuseppe, d'anni 21, nato e residente a Brescia, S. Giorgio 16, ragioniere, imputato di contravvenzione all' art. 11 della legge 22 luglio 1897 n. 318 sulla circolazione dei velocipedi, per avere il 19 aprile 1905 in via S. Faustino di Brescia, circolato con un velocipede a mano, sprovvisto di contrassegno di tassa e senza certificato quindicinale.

In esito all' odierno dibattimento tenutosi in contesto dell' imputato. Sentiti nelle orali conclusioni il rappresentante della legge, il difensore e l' imputato che per l' ultimo ebbe la parola.

E' pacifico il fatto che il 19 aprile 1905 il Clarisetti fu sorpreso e posto in contravvenzione perchè in possesso di bicicletta che conduceva a mano sprovvista di contrassegno di tassa pagata e senza certificato quindicinale.

Ritiene il giudicante, di fronte agli art. 10 ed 11 della legge 12 luglio 1897 sulla tassa annuale sui velocipedi, che il Clarisetti non debba essere ritenuto colpevole della contravvenzione elevatagli. La legge parla di « velocipedi trovati in circolazione » e di « uso di velocipedi » ed è ovvio l' osservare che non si circola in bicicletta nè la si usa, conducendola a mano: *in tale momento non si ha che il semplice possesso della macchina, possesso che non è colpito da tassa, sia detta macchina trattenuta nell'abitazione, od asportata e condotta a mano;* poichè in ambo i casi non serve secondo la propria destinazione. Così deve intendersi per interpretazione logica. Il Regolamento poi, quando esclude che prescrizione e divieti alle macchine in circolazione si debbano estendere a quelle condotte a mano, viene ad affermare che non ritiene queste ultime in circolazione, e dimostra che la surriferita interpretazione, oltrechè logica, è pure letterale. *Devesi quindi concludere che non è usata nè circola sulle aree pubbliche quella bicicletta che è condotta a mano;* che quindi non vi ha obbligo che essa porti il contrassegno indicante il pagamento della tassa,

Per tali ragioni

Visto l' articolo 343 Codice Procedura Penale, dichiara non farsi luogo a procedimento in confronto di Clarisetti Giovanni per la fattagli imputazione per inesistenza di reato,

P. S. — Dobbiamo alla gentilezza del nostro capo-console di Brescia e consulente legale avvocato Mario Tarenzi, che si prestò gratis per la difesa, la sovrariportata sentenza; la quale è della massima importanza in quanto che riconosce l' inesistenza della contravvenzione senza ambagi e senza vanamente e illegalmente inquisire l' intenzione di colui che conduceva a mano il velocipede privo di contrassegno e di certificato di denunzia — Vedasi quanto ebbi già a osservare in proposito nella *Rivista* del maggio nonchè in quella dell' aprile, giugno, agosto e settembre p. p.

AUTOMOBILE — INVESTIMENTO.

Non esiste delitto nel fatto di un automobilista che, ossequente ai regolamenti ed alla comune prudenza, investe una persona, il cui incerto procedere ha l' investimento stesso provocato.

Sentenza 17 settembre 1906 del R. Tribunale di Milano, Sezione III (presidente dott. Sassi, giudici dott. Sancipriano e dottor Coletti estensore), nella causa penale dei P. M. contro Massoni cav. Augusto fu Carlo, nato a Belmonte (Savoia) nel 14 dicembre 1854, residente a Milano, industriale, imputato del delitto di cui all' articolo 375 N. 2 C. P., per avere in Milano, verso le ore 13,30 del 19 dicembre 1904, percorrendo con un automobile le stradone del Parco, per imprudenza ed imperizia nel regolare la corsa, investito Contenti Enrico, cagionandogli varie lesioni al capo che produssero malattia durata per oltre 20 giorni con pericolo di vita, lasciando come postumi l' incapacità d' attendere alle ordinarie occupazioni per circa 50 giorni, l' indebolimento permanente dell'organo della vista e lieve disturbo nelle facoltà psichiche.

In esito all' odierno pubblico dibattimento:

Sentiti la Parte Civile ed il Pubblico Ministero nelle loro conclusioni e l' imputato primo ed ultimo coi suoi difensori.

Il provenuto cav. Massoni ha negato d' aver investito col suo automobile il Contenti, asserendo di avere sterzata la vettura prima che fosse nelle condizioni di toccare colla stessa il Contenti medesimo e che in quel momento il Contenti inciampava in un ciottolo e cadeva a terra. Si protestava quindi innocente del reato ascrittogli.

In realtà la scusa addotta dal Massoni si presentava poco credibile a prima vista, senonchè la versione data dal Massoni fu confermata da due carabinieri presenti all' accaduto e che videro precisamente cadere il Contenti prima che l' automobile s' avvicinasse allo stesso e perciò prima che la vettura fosse nella possibilità di urtarlo. I carabinieri stessi, che fecero le prime indagini sul fatto e che, come si ripete, allo stesso furono presenti, hanno attestato che il Contenti inciampò ad un sasso sporgente malamente dal suolo, e che la di lui caduta fu agevolata e resa più fatale dal gelo che copriva la terra.

La parte civile ha gettato un' onda di sospetto sulla deposizione dei due carabinieri, volendo far credere che il verbale, da loro redatto in conformità delle deposizioni rese, non fosse conforme a verità, e che gli stessi si sarebbero piegati a redigere il verbale nei sensi quale fu redatto, solo dopo che furono assicurati dai Massoni, o da chi per esso, che il Contenti sarebbe stato tacitato con 500 lire.

Senonchè non solo i due carabinieri narrarono il fatto come è stato deposto dai Massoni, ma anche una persona che era sull'automobile dello stesso, Paolo Meda, e che fu presente quindi a tutto l' accaduto. Si è inoltre saputo in udienza che altre due persone furono presenti al fatto e si dichiararono pronte a deporre sotto la santità del giuramento, che l' automobile dei Massoni mal toccò minimamente il Contenti.

Il deposto dei Meda e quello che potrebbero fare lo due persone di cui sopra, non sono sospettabili, pure il Tribunale, per una scrupolosità eccessiva nel dare il proprio giudizio in questa causa, per un momento ritiene che l' investimento sia avvenuto realmente, e che le lesioni riportate dal Contenti siano dovute alla caduta causata dall' urto dell' automobile.

Trattasi nella specie di reato colposo e quindi per la sussistenza o meno dello stesso, devesi vedere se nell' operato del cavaliere Massoni esista o meno la colpa.

L' accusa e la parte civile hanno sostenuto che gli estremi imputabili al Massoni, e dai quali la colpa dello stesso appare manifesta, sono: la velocità con la quale l' automobile procedeva, la mancanza dei segnali d' avviso del suo passaggio ed infine il fatto di non essersi fermato quando vide il Contenti.

Il Massoni ha asserito, ed il Meda ha accertato, che, mentre l' automobile procedeva a passo non troppo veloce per il vialone del parco, ad un punto furono viste parecchie persone che erano nel mezzo del vialone e che agli avvisi dati dall' automobile si ritrassero. Senonchè un uomo in quello stesso punto, e quando la vettura non era che alla distanza di cento metri, si fece nel mezzo del vialone, poi ritornò sui suoi passi, poi ritornò nel centro, e seguitò per un' altra volta a fare l' istessa cosa, come di persona molto incerta su ciò che doveva fare ed ignaro del pericolo che poteva correre stando in mezzo al vialone con quel contegno incerto.

L' automobile, alla vista del Contenti, rallentò la corsa sensibilmente e quando fu ad una certa distanza dal Contenti si sforzò di evitarlo. Il Massoni mutava direzione alla vettura ad ogni volta che il Contenti la cambiava coi suoi passi incerti, e quando l' automobile fu vicino al Contenti medesimo, sospettando il Massoni e il Meda che si trattasse di una persona che volesse mettersi sotto le ruote della vettura per suicidarsi, sterzarono la stessa in modo violento da farla girare completamente su sè stessa.

Tutti i testi hanno asserito che l' automobile procedeva a passo regolarissimo e v' è stato chi ha perfin detto che andava a passo di cavallo. Solo il Gacra ha detto che la vettura correva, quantunque lo stesso avesse deposto il contrario in presenza della moglie del Contenti e d' altre persone sentite come testi nell' odierna udienza. Che il Massoni facesse dare segnali colla tromba mentre si avanzava coll' automobile, è stato assodato sia dal deposto Meda come dal teste Gallina. Non è dunque vero che l' automobile andasse a grande velocità e procedesse senza i dovuti segnali; cose queste che, se sussistenti, avrebbero potuto far ritenere in colpa il Massoni. Il teste Colvelli, presente al fatto e vicinissimo all' automobile, non ha saputo dire con precisione se lo stesso toccasse o meno il Contenti, ma ha asserito con sicurezza che il Massoni fece di tutto per schivare il Contenti medesimo girando più volte la macchina a zig zag per non prendere sotto le ruote il disgraziato e quando fu a lui vicino sterzò la vettura. Il Colvelli ha asserito in sua coscienza che del successo nessuna colpa ha il Massoni, il quale fece quanto gli era possibile fare per non danneggiare il Contenti. Anche al Colvelli sembrò che questi o fosse estremamente ubriaco oppure fosse una persona che volesse attentare ai suoi giorni perchè dal suo modo di comportarsi sembrava chiaramente che volesse ad ogni costo andare a finire sotto la vettura.

Un altro teste prezioso per la decisione di questa causa è Brunati Gualtiero. Anch' esso fu presente allo svolgersi del fatto ed ha asserito di avere notato prima di tutto l' automobile che andava lentissimamente a zig zag come se volesse evitare un ostacolo mobile, poi d' aver visto il Contenti, il quale pareva volesse gettarsi fra le ruote dell' automobile sino a tanto che dallo stesso venne urtato di fianco. Il Brunati anche ha asserito che chi guidava l' automobile non poteva fare nulla di più por evitare la disgrazia, che il Contenti pareva andasse cercando. Si è anche saputo in udienza, dalle stesse persone presenti al fatto, che dopo successa la disgrazia, tutti quelli che l' avevano presenziata davano la colpa della stessa unicamente al Contenti, che alcuni dicevano ubbriaco, altri dicevano volesse suicidarsi, arguendo ciò dal contegno tenuto prima che cadesse.

Ma l' accusa e la parte civile fanno colpa al Massoni di non essersi fermato quando vide a cento metri il Contenti che aveva un contegno incerto. Protendere che un automobilista debba fermare la propria macchina, quando la stessa procede pianissimo, e quando dà tutti i segnali di avvertimento pel solo fatto che a cento metri si vede una persona i cui passi sono incerti, significa pretender l' impossibile, quando l' automobilista stesso ha osservato tutte le norme stabilite dai regolamenti. In questo modo si verrebbe ad intralciare il transito degli automobili non solo nei centri popolari, ma anche nelle campagne. L' automobilista deve usare tutta la sua prudenza, tutta la la massima prudenza per cercare di non nuocere all' altrui integrità personale, *ma quando questa massima prudenza è stata usata coll'aver fatto di tutto per schivare la persona che poi fosse rimasta lesa, non possiamo chiamarlo a rispondere se detta persona si sia messa nella condizione di andar a finire sotto le ruote dell' automobile, non ostante la prudenza addimostrata dall'automobilista.*

Nel caso attuale le risultanze processuali dimostrano che nessuna colpa si può riscontrare nella condotta del Massoni. Nè può richiamarsi in esso la massima " in lege aquilia et levissima culpa venit „ poichè s' è vero che anche un' ombra di colpa è sufficiente alla perfe-

zione di un reato colposo, pare al Tribunale che nel caso attuale, non possa parlarsi neanche di colpa lievissima, e anzi se colpa in qualcuno vi è nel fatto lamentato, questa certo è dalla parte del Contenti, che pur vedendo che l'automobile erasi avvicinato e faceva di tutto per schivarlo esso da parte sua pare facesse di tutto per farsi travolgere.

Riassumendo dunque, fu dimostrato che l'automobile non colpì il Contenti, ma se anche nella ipotesi più avversa all'imputato volesse ritenersi l'investimento, si è visto chiaramente come nello stesso nessuna minima colpa ebbe il cav. Massoni.

La parte civile ha portato inoltre come argomenti di accusa contro il cav. Massoni i fatti dell'essere lo stesso, dopo il fatto, andato nella caserma del carabinieri che furono presenti alla disgrazia e l'avere gli stessi carabinieri fatto un verbale al Procuratore del Re col quale si metteva al coperto la responsabilità del Massoni stesso, mentre che se questi nessuna responsabilità aveva, il verbale non doveva essere fatto.

Detti fatti però non resistono alla critica.

In primo luogo il Massoni non andò spontaneamente in caserma dei carabinieri, ma vi fu invitato dagli stessi, ed ivi stette quasi in uno stato di detenzione sino a che furono esperite le prime indagini e venne assodata la piena innocenza del Massoni stesso.

In secondo luogo è cosa risaputa che gli Ufficiali di P. S. devono sempre fare rapporto al Procuratore del Re anche delle lesioni accidentali, quando sono di qualche importanza, perchè dalle stesse l'autorità giudiziaria possa assodare qualsiasi eventuale responsabilità a carico di chicchessia.

In conclusione dunque, sia che si ritenga l'ipotesi che le lesioni riportate dal Contenti siano derivate da caduta accidentale dello stesso, sia che si ritenga siano derivate da investimento dell'automobile, per le osservazioni sopra fatte, bisogna in ogni caso addivenire all'assoluzione del Massoni stesso, nel primo caso per non aver commesso il fatto ascrittogli, nel secondo caso per inesistenza di reato.

La seconda soluzione sembra al Tribunale più consona al complesso delle risultanze processuali.

Dopo quanto si è detto ed osservato riesce perfettamente inutile discutere la perizia in atti, con confronto della splendida accademia scientifica che i periti di parte civile e di difesa hanno fatto nella udienza in cui è stata trattata la presente causa, poichè a nulla giova l'assodare il danno subito dal Contenti, volta che nel fatto lamentato è rimasto escluso la colpa del cav. Massoni, unico elemento costitutivo del reato allo stesso imputato, mancando il quale, manca il reato stesso.

Per questi motivi:

Visti gli articoli 375 N. 2 C. P., 393 C. P. P. giudica: non farsi luogo a procedimento penale in confronto del cav. Massoni Augusto per inesistenza del reato ascrittogli in epigrafe.

P. S. — Ringraziamo vivamente il socio e consulente legale avvocato Cesare Agrati, di averci favorito la copia di questa interessantissima, equanime sentenza.

FRA AUTOMOBILISTA E CICLISTA.

Per stabilire che un automobilista corresse ad una velocità superiore alla regolamentare non basta l'incerta e indeterminata estimazione d'una donnicciuola, e tanto meno l'asserzione del ciclista il quale, per non aver osservato il regolamento sui velocipedi, sia stato causa precipua dell'investimento.

Sentenza 21 ottobre 1905, del pretore di Crema, avvocato Pietro Pagani, nella causa penale del Pubblico Ministero contro Premoli conte Carlo di Ezio, nato a Cascine Gandine il giorno 11 dic. 1880, ivi domiciliato, possidente, libero.

Imputato

di contravvenzione all'art. 67 del regolamento di polizia stradale generale approvato con regio decreto 8 gennaio 1905, n. 24, per avere il 19 agosto 1905, verso le ore 10 ant., spinto a corsa veloce il proprio automobile nell'interno della città, con pericolo di danni alle persone e alle cose, come infatti avvenne, avendo investito il ciclista Renato Valdameri, causandogli delle lesioni guarite in giorni quattro, per cui non si querelò, e la rottura della bicicletta.

In esito all'odierno pubblico dibattimento tenuto si in contradditorio dell'imputato, comparso con l'assistenza dell'avv. Bernardo Garbati di Milano, suo difensore di fiducia, udita la lettura delle carte processuali in quanto è permessa, i testimoni, il P. M. nelle sue orali conclusioni e l'imputato che ebbe primo e ultimo la parola.

Ritenuto in fatto:

Omissis.

In diritto si osserva:

La difesa ha preposto due questioni d'indole procedurale cui non ha voluto dar grande importanza, ma che ha lasciate al nostro giudizio, ragione per cui necessariamente noi ce ne dobbiamo occupare sia pure brevissimamente. Senza occuparci del modo con cui fu elevata la contravvenzione e del richiamo all'art. 91 del regolamento, perchè esse possono rilevarsi anco dopo che esse sono avvenute e senza che siano personalmente contestate da un agente competente, e l'art. 91 ad altro non serve che a dar una norma pei casi possibili, ricorderemo che si dice la contravvenzione non regge perchè fu elevata da chi non è considerato dalla legge; infatti pel combinato disposto degli art. 87 e 88 del regolamento generale stradale del 1905, contravvenzioni per corsa veloce di automobili possono elevarsi solo dagli ufficiali del genio civile, dagli uffici tecnici provinciali e comunali, dai capi cantonieri e cantonieri stradali e dagli agenti della forza pubblica. Questa considerazione non regge affatto.

La contravvenzione fu elevata neppure (usando la frase consacrata dall'uso in materia) al volo, se si vuole: fu elevata su informazioni avute da chi si crede fosse testimonio al fatto, sulle dichiarazioni del Valdameri; starà, non starà, questo lo vedremo poi, ma certamente fu rilevata da due vigili urbani che potevano benissimo farla.

Le guardie municipali, i vigili, sono compresi certamente nella dizione amplissima usata dall'art. 88: *agenti della forza pubblica.* Questa formula, che corrisponde evidentemente a quella dell'art. 556 Cod. proc. civ. (*ufficiali della forza pubblica*), a quella dell'art. 65 Cod. proc. pen. (*depositario della forza pubblica*), ebbe altre volte ristretto il proprio significato, come per esempio l'art. 14 legge 21 agosto 1901, che lo circoscrive a quelli in servizio permanente, l'articolo 115 del regolamento metrico che annovera distintamente le guardie di polizia comunale dagli agenti di forza pubblica e altrettanto fa l'art. 10 della legge sui velocipedi 22 luglio 1897 (mentre poi l'art. 7 cap. del regolamento relativo 16 dicembre 1897 considera le guardie municipali fra gli altri agenti di pubblica forza). Tutti questi casi e altri fornirono materia per criticare il modo poco proprio di linguaggio che si usa nelle nostre leggi. Ma nel caso nostro, limitazioni non ne sono fatte. Allora si deve far ricorso a disposizioni fondamentali in materia, e cioè la legge 21 agosto 1901 agli articoli 14 e 15, nella cui enumerazione se non è completa, secondo la più recente dottrina, considera le guardie municipali (urbane o campestri che siano) fra gli agenti della forza pubblica, e questo ricordo storico legislativo mi sembra sia più che sufficente a dimostrare la insussistenza della pregiudiziale prima: sta bene che tali agenti hanno per fine precipuo di invigilare all'osservanza dei regolamenti comunali, ma ad essi una legge generale demanda anco la cura di sorvegliare su altri fatti ritenuti penalmente perseguibili. Si osserva poi ad abbondanza che in ogni caso a Crema c'è un regolamento speciale di polizia stradale che si applica nelle parti in cui non urta contro quello generale per i fatti ivi prospettati ed avvenuti nell'interno dell'abitato. Questo non parla di automobili (fu fatto quando questo modo di locomozione non era ancora inventato), e pertanto in tale parte egli è completato da quello generale recente: ora, a seguir la teoria della difesa, se avrebbe questa incongruenza che i vigili urbani potrebbero rilevare tutte le infrazioni al regolamento stradale speciale per la città di Crema, ma poi sarebbero impossibilitati a fare altrettanto per quelle infrazioni che, non previste in quello, lo sono invece in una legge generale che lo completa. Il vigile urbano è quindi a comprendersi in tale categoria e ricordiamo se pur occorra, come ci assurga alla veste di *pubblico ufficiale* in certe emergenze.

L'altra pregiudiziale vale ancor meno: si dice il capo vigile Vailati ha fatto delle indagini e il verbale di contravvenzione è firmato da due altri sorveglianti; quindi irritualità del verbale. Ma all'udienza abbiamo sentito dal Vailati, indotto a difesa, che egli per ordine superiore si recò alla Villa Torni, a S. Bernardino unicamente per aver notizia se il Premoli fosse munito del libretto d'abilitazione come automobilista, ed ei non fece alcuna indagine circa il fatto occorso col Valdameri e di cui unicamente è qui oggi chiamato a rispondere il Premoli, onde non occorreva per nulla che fra i verbalizzanti figurasse il Vailati, le cui indagini erano dirette ad altro scopo ed ebbero esito infruttuoso perchè il Premoli è in regola con la legge.

E veniamo all'imputazione.

Al Premoli si fa carico di essere andato troppo velocemente; non essendovi querela di parte nel riflessi delle lesioni, certo al caso leggerissime nel Valdameri, la faccenda dello investimento non è portato dall'accusa che come una prova della corsa a cui si dava per via Frecavalli all'incontro di via Forte. Il Premoli dice che aveva la macchina alla prima velocità, posizione nella quale non può marciare a più di 10 chilometri l'ora e avendo appena oltrepassato un'incrocio importante e, dovendo dopo poco voltare per via frequentatissima, andava adagio ancora di più. Contro questa sua affermazione, confortata circa la potenzialità della prima velocità da teste pratico della macchina, e dalla testificata prudenza nel Premoli, abbiamo la dichiarazione del Valdameri e quella del Cerioli e della Marchesi.

Vediamo. Il Cerioli riflette un fatto antecedente e accaduto assai lontano: egli vide il Premoli in via XX Settembre che, non potendo procedere per piazza Duomo, retrocede senza voltar la macchina fino di fronte a via Ponte Furlo, ivi necessariamente ha dovuto fermare per variare la posizione della leva di marcia indietro a marcia in avanti il Cerioli dice — *partì allegramente:* ma il Cerioli, buon uomo che fa il portiere in Municipio non è pratico di questi automobili, non vi è forse nemmeno montato una volta in vita sua, certo non ne conosce il comportamento e ci dice che il Premoli quando infilò via Ponte Furio andava di corsa, senza pensare che quello è il colpo iniziale di partenza che è sempre un po' accentuato per ragioni di termodinamica, per la prima immissione della miscela gasosa nei cilindri e via dicendo.

Ad ogni modo ciò avveniva all'imbocco di via Ponte Furio con via XX Settembre, cioè lontanetto dal punto ove avvenne l'incontro al quale il Cerioli non presenziò, e quindi la sua deposizione non ha nè può avere influenza in quanto si imputa al Premoli, che è di esser andato velocemente all'incontro di via Forte con via Frecavalli e, in penale, nessuno può esser chiamato a rispondere all'udienza di fatto diverso da quello indicato in citazione, la quale determina l'ambito della controversia giudiziale. Dice il Valdameri: " io venivo per via Forte e sboccavo in via Frecavalli, e intendevo piegare a sinistra: non vidi l'automobile che quando fui nella strada Frecavalli e me lo trovai addosso perchè veniva molto velocemente, attraversai la strada con intenzione di volgere a sinistra ma fui colpito dal davanti dell'automobile. Una prima contraddizione saliente è questa: il Valdameri veniva per via Forte e non poteva veder l'automobile che sboccando in via Frecavalli, che non è poi molto larga: come può dire che l'automobile correva velocemente se, senza fermarsi all'imbocco, appena vistolo attraversò la via e fu preso? è questione di men di un minuto e mi pare almeno molto difficile che il Valdameri possa dirlo con sicurezza senza che gli faccia velo quel sentimento proprio di ogni uomo di scusare il proprio fatto addossando la colpa ad altri. — Un'altra contraddizione è con la deposizione Marchesi, che vide la cosa da un 25 metri di distanza e ci dichiarò che il Valdameri, uscendo da via Forte non piegò a sinistra, ma con un colpo di pedale velocemente attraversò la strada e fu colpito dall'automobile. Quindi troppo improntata

al *Cicero pro domo sua* ci pare la deposizione Valdameri (e non si può fargliene rimarco davvero come uomo) perchè ci possa sembrar tale da prendersi per oro di coppella.

Rimane la Marchesi Maria, che ci dice che il Premoli *andava velocemente*. E' una frase elastica molto, e dobbiamo qui ricordare che l'art. 67 del regolamento generale stradale 1905 (che riproduce con qualche lieve variante l'art. 17 del R. Decreto 28 luglio 1901 n. 416) in base al quale fu elevata la contravvenzione al Premoli, dice che la velocità degli automobili non deve *negli abitati* superar mai di giorno i 12 chilometri all'ora (trotto di un cavallo) e più sotto, al penultimo capoverso: " debbonsi inoltre moderare convenientemente negli incroci delle vie, ecc., ecc. ,,.

Ora è affermato in atti che l'automobile Premoli alla prima velocità (e dobbiamo accettare la versione del Premoli che in questa parte non è affatto contraddetto) marcia al massimo a dieci chilometri all'ora, e che pertanto ei al massimo teneva un'andatura inferiore a quella massima prescritta dalla legge e che fa esulare ogni responsabilità penale di fronte all'articolo 67 ora detto. Ma, si dice, c'era un incrocio con via Forte. Intanto a mio modo di vedere non si tratta di *un incrocio*, che si ha (lo dice l'etimologia della parola) quando due strade si tagliano in croce (ad angoli più o meno retti non conta), ma occorre sempre che ci siano quattro segmenti di via, perchè allora è facile che un veicolo o una persona attraversi la strada per proseguire la propria; ma nel caso si ha l'imbocco o lo sbocco come si vuole di una strada (via Forte) in un altra (via Frecavalli), condizione questa di fatto che fa sì essere molto minore i pericoli, meno necessarie le precauzioni, meno necessario il conveniente rallentamento degli automobili perchè chi scende da via Forte non ha bisogno di attraversare la via, ma piega a destra o a sinistra. E qui sorge un'altra circostanza pacifica in causa: procedeva sempre a sinistra o meno il Premoli non conta: sta di fatto che, poco prima della via Forte, ei, vedendo forse anco il ciclista venire, si portò con l'automobile sul lato sinistro appunto per lasciar maggior spazio al Valdameri di piegare: ei non ne usò, forse scendeva a buon passo aiutato dalla leggera discesa di via Forte e si trovò di non poter piegare subito, ma occorsegli attraversare la strada: che influenza può avere questo operato del Valdameri, che dal conto suo non ha certo adempiuto a quanto gli imponeva la legislazione sui velocipedi, nella responsabilità penale dei Premoli?

La Marchesi dice che andava velocemente: ora si ricordi come le donne siano timorose per natura e a questa cameriera anco un trotto di un cavallo, una velocità di 12 chilometri all'ora, deve pur parere, anche per una punta di misoneismo, una velocità spaventosa.

E' questione di fatto in questo campo (Cass. Roma 14 luglio 1903 - Crespi — *Cass. Unica* XV 87); sta a favore dell'accusa la presunzione di concorso morale nella contravvenzione per l'art 45 Codice pen.; ma a suo carico, come ebbe già a statuire anco la pretura di Bergamo il 31 dicembre 1903, sta ancora la prova del fatto materiale e questa è mancata, che anzi si è raggiunta una prova contraria con quelle che abbiamo ora vagliato e con quelle parole (sarà bene un'apprezzamento personale ma che ha un valore psicologico immenso in questa occasione) del capo vigile Vailati, il quale al comm. Terni, che in via di discorso gli accennava come il Premoli nell'accaduto non fosse in colpa perchè andava adagio, rispondeva che quanto a quello lo sapevano anche loro (quelli del comune o i vigili). E altra prova ce la fornisce il Valdameri stesso, che ammette come ei fu urtato da una ruota dell'automobile a una gamba e si prese al fanale di sinistra e l'automobile si fermò di colpo: ora se l'automobile correva velocemente si da esser pericolosa ai ragazzi (disse la teste Marchesi) come io si poteva fermare sul posto? non sarebbe stato possibile e poi sarebbe successo un guasto enorme ai freni e al macchinario; invece il Premoli andò a S. Bernardino subito; e ancora se la velocità era forte, anco solo dei famosi 10 chilometri, massimo della prima velocità, il Valdameri avrebbe dovuto lamentare lesioni ben più gravi, l'automobile l'avrebbe gettato a terra e certo sarebbe passato sopra a lui o alla bicicletta e invece nulla di tutto questo.

Si dice che la bicicletta si è rovinata, ma nessuna prova; quanto alle lesioni dal Valdameri asserite, non provate, noi rileviamo come egli stava così poco male da poter due ore dopo o tre andar e tornare in bicicletta da Crema a Villa Terni, star in piedi un bel po', discutere, senza poter dire dove precisamente si sentisse male.

Notiamo infine come le espressioni velocità vertiginosa o gran velocità e simili non sono sufficenti a stabilire una contravvenzione in questa materia (Tribunale di Mayet) Francia, (agosto 1901) e come sia oramai fermo in giurisprudenza si francese che italiana che la dichiarazione di un agente che un automobile procedesse a troppa velocità, può tutt'al più valere come presunzione distruttibile con prove contrarie, ma non mai come prova (Cass. francese 24 aprile 1903, in *Revue generale des transports*; Giudice Neufchateau 30 ottobre 1902 in *Locomotion*, Pretura Urbana Milano 5 settembre 1904, causa Massoni; Pretura Serravalle Scrivia 14 novembre 1904, causa Novo; Pretura Urbana Milano 9 luglio 1905, causa Dubroy o causa Visconti di Modrone).

Quindi l'accusa ha mancato a quanto era suo obbligo; abbiamo la prova che il Premoli ha osservato l'art. 67 del citato regolamento e quindi deve mandarsi assolto, nè crediamo sia il caso di parlar dell'art. 482 perchè di esso, come si vede, non ci sono gli estremi.

Non opiniamo seguire poi la difesa sulla domanda di danni e spese verso il comune.

P. Q. M.

Visti ed applicati gli art. 67, 87, 88, 91 regolamento generale stradale, 8 gennaio 1905, n. 24 e l'art. 343 Codice penale, si

Giudica:

Non esser luogo a procedere contro Premoli conte Carlo per il fatto come sopra a lui addebitato per non costituire il medesimo reato a sensi di legge.

P. S. — Nell'interesse generale degli automobilisti, questa dotta sentenza è molto importante non solo perchè ribadisce il concetto che non è sufficiente una qualunque asserzione per stabilire che un automobilista corresse ad una velocità pericolosa o irregolamentare, ma occorrono delle prove ben determinate con criteri specifici, — ma è altresì importante in quanto stabilirebbe chiaramente che gli agenti di polizia urbana e in genere le guardie municipali debbono comprendersi nell' espressione di *agenti della forza pubblica*. Onde, — per il combinato disposto degli articoli in essa citati e degli articoli 178 e 207 C. P., 58 e 59 C. P. P., 17 e 18 della legge 21 dicembre 1890 (corrispondenti ai 14 e 15 della legge 21 agosto 1901, testo unico) sugli ufficiali ed agenti di pubblica sicurezza, — gli agenti municipali dovrebbero pure occuparsi dell'accertamento e investigazione delle contravvenzioni e delitti contemplati dai C. P., specialmente poi nei casi di flagranza.

Epperò, richiamando il caso occorso al sig. Bencetti (vedi *Rivista* del maggio p. p. pag. 174), quel vigile presente al fatto, che si rifiutò di accertare il duplice reato del monello, non solo sarebbe stato passibile quanto meno di un provvedimento disciplinare da parte del sindaco, ma anche delle pene comminate dall'art. 178 C. P. per aver rifiutato di fare un atto del suo ufficio.

Nel prossimo numero della Rivista sarà riportata una sentenza del Pretore Urbano di Genova, per la quale dovremmo venire a conclusioni differenti. Si capisce quanto sarebbe opportuno che una precisa disposizione legislativa togliesse ogni dubbio ed ogni discussione in proposito.

DOGANE E CERTIFICATO DI DENUNZIA.

Il socio signor rag. Giovanni Francesconi, nel ringraziarmi gentilmente d'un modesto consiglio datogli nel caso di cui alla *Rivista mensile* del marzo p. p. pag. 99, mi ha unito la lettera 6 settembre 1905 n. 266 della dogana di Peri che riporto qui sotto integralmente, per norma di quei soci, i quali si avessero a trovare nelle identiche condizioni:

« Pregiomi portare a conoscenza della S. V. quanto il Ministero delle Finanze, Direzione Generale delle Gabelle, con nota N. 14582 del 4 andante diretta a questa dogana ha disposto in accoglimento della sua istanza in data 25 agosto u. s.:

« Visti gli allegati documenti e ritenuto in particolare modo che la effettuata riesportazione dall'Austria in Italia del velocipede ne comprova la indubbia origine nazionale, autorizza in via benevola la dogana di Peri, ad annullare la operazione di temporanea importazione, contrapponendo la bolletta figlia alla matrice, sulla quale sarà fatta opportuna annotazione.

« I documenti dovranno dalla dogana essere rinviati direttamente al signor Francesconi, avvertendolo a nome del Ministero che l'esibito certificato del municipio di Isola della Scala ha effetto unicamente per ciò che riguarda la circolazione sulle pubbliche aree, ma non può in guisa alcuna esonerare dall'obbligo di compiere le formalità doganali nel caso di passaggio della frontiera.

« L'operato di codesta dogana è stato adunque nella fattispecie perfettamente regolare.

« Le restituisco i documenti allegati all'istanza, (ossia: il permesso del municipio, la tessera speciale, e il certificato di compera della bicicletta). »

* * *

Nota. — Gli è con un senso quasi di melanconia ch'io lascio la direzione di questa rubrica, alla quale avevo dedicato qualche ora di amorevole studio.

Essa però sarà continuata da altri, di me certo più valente.

Ed io, nel posto di capo-ufficio e segretario generale del T. C. I., da me ora occupato rinunciando alla carica di consigliere e caposezione legale, non mancherò di dedicare ogni mia energia alla prosperità della Associazione, ben lieto se la mia opera potrà tornarle utile e proficua.

Ing. avv. BERNARDO GARBATI.

DOGANE

AVVERTENZE (non mai abbastanza ripetute).

Si raccomanda ai Soci che intendono usufruire delle speciali facilitazioni concesse per la temporanea importazione dei velocipedi nel Regno in franchigia, *di far constatare la riesportazione all'atto dell'uscita*. Le Dogane non accettano alcun documento giustificante l'avvenuta riesportazione, che non sia da esse stato rilasciato.

Si fa presente ai Soci muniti di tessera speciale per la temporanea importazione di velocipedi *in Austria* di esigere all'atto della riesportazione dall' Ufficio Doganale d'uscita, *il polizzino di scarico;* e ciò sia detto anche per gli automobili, nonchè per i motocicli.

Agli automobilisti infine ripetesi che gli automobili importati nel Regno temporaneamente dietro esibizione del foglio trittico, devono essere riesportati nel termine di sei mesi dalla data di originaria importazione e che il trittico agli effetti doganali *non sarà ritenuto scaricato* se la riesportazione non sarà attestata *sulla parte anteriore* dei tagliandi « A » e « C » del trittico stesso.

Chi contravviene alle soprascritte formalità non può esimersi dal pagamento dei diritti doganali.

Attenti dunque per non andar incontro a sgradite sorprese!!!

DI QUA E DI LÀ

CESARE CANTÙ, (il grande storico italiano, che, colla sua *Grande Illustrazione del Lombardo-Veneto*, e con altre opere poderose tanto contribuì a fare conoscere l'Italia), nacque a Brivio (provincia di Como), il 5 dicembre 1804 e morì a Milano l'11 marzo 1895. Fu allora sepolto nel Monumentale; ma passati i dieci anni, la salma fu, negli scorsi giorni, levata dal monumentale e trasportata nel camposanto di Brivio.

Casa ove nacque Cantù.

In questa occasione l'avv. Pietro Manfredi pubblica (Torino, Unione Tipografico-Editrice) un interessante volume, che contiene anche la relazione sulle strade ferrate letta al Congresso di Venezia del 1847, relazione piena di giuste osservazioni e di ragionevoli profezie, già quasi per intero avveratesi. In questo scritto il Cantù anche raccomanda di non " negligere la navigazione fluviatile, e i canali di cui noi demmo l'esempio agli stranieri ".

RE VITTORIO EMANUELE, accompagnato dalla Regina e dai ministri Fortis, Mirabello e Ferraris, fece, negli ultimi giorni dello scorso ottobre, una visita a Genova; e di essa il momento più caratteristico fu quello in cui i Reali si recarono a visitare i lavoratori del porto, i facchini carbonaî, sia mentre essi erano al lavoro sulle calate e sui bastimenti, sia mentre essi erano a colazione, nel ristorante della *Emancipazione*, amministrato da una società cooperativa fra i lavoratori stessi. D'una fotografia di quel ristorante diamo qui la riproduzione.

Comunicati e notizie del Touring

Consiglio Direttivo.

Seduta del giorno 8 novembre 1905, ore 21.

Presenti: Johnson, Vigliardi, Zaffaroni, Ardenghi, Badini, Barutta, Bertarelli, Bertolini, Binda, Gola, Guastalla, Mira, Moldenhauer, Moro, Pugno, Soffredi; scusati: Riva, Candiani; segretario: Mercanti; assiste il capo ufficio segretario generale Garbati; assume la presidenza il comm. Johnson. Il consiglio direttivo così riunito, ha preso tra le altre le seguenti determinazioni:

IL TOURING E LE ASSOCIAZIONI TURISTICHE ESTERE ALL'ESPOSIZIONE 1906

Si approva il progetto Bertarelli di invitare le Associazioni turistiche estere confederate o non alla L. I. A. T. a presentare il materiale illustrativo del loro lavoro nel campo turistico per costituire una mostra speciale complessiva delle A. T. E. intorno allo *Stand* del Touring.

PROROGA ASSEMBLEA 1906

Si approva in via di massima la proposta del direttore generale di prorogare l'Assemblea generale ordinaria dei soci per l'anno 1906 dal mese di marzo a termini dello Statuto a quello di maggio o giugno per farla coincidere coll'apertura dell'esposizione e col ciclo dei congressi e degli altri avvenimenti turistici che ne saranno il completamento. Si delibera pertanto di convocare l'assemblea per corrispondenza a termini dell'art. 38 dello Statuto per far votare ai soci la proroga al mese di giugno dell'Assemblea ordinaria 1906, salvo a presentare a quella un complesso di proposte di modificazioni allo Statuto per opera di una Commissione speciale.

PRIMO CONGRESSO INTERNAZIONALE DI TURISMO E DI CIRCOLAZIONE AUTOMOBILISTICA - PARIGI, DICEMBRE 1905

Con vivo compiacimento si prende atto dell'avvenuta nomina del direttore generale nel Comitato d'onore del primo congresso internazionale di turismo e di circolazione automobilistica che si terrà a Parigi nel dicembre 1905, e si delega a esso direttore generale ed ai consiglieri Silvestri e Guastalla di rappresentare il Touring a tale congresso e di prendere parte attiva ai lavori.

COLLEGIO DEI SINDACI

Soffredi, sindaco, comunica che il rag. Romeo Riva ha rassegnato le sue dimissioni irrevocabili da sindaco del Touring. Egli, Soffredi, e il collega Turrini, che rappresenta, hanno scelto a sostituirlo a termini dell'art. 26 dello Statuto il rag. *Camillo Magnocavallo* che è elemento competente e prezioso, e che ha dichiarato, dopo qualche esitanza, di accettare l'incarico.

Il Consiglio prende atto, e su proposta Johnson delibera di mandare un saluto deferente al dimissionario ed al nuovo eletto.

La salute del cav. ing. A. Riva.

Il vice direttore generale del Touring, l'ingegnere cav. Alberto Riva è stato, per qualche mese, non lievemente infermo, lasciando in grande ansia la famiglia, ed i suoi numerosi amici ed estimatori.

Siamo ora lieti di poter annunciare che egli è già da qualche settimana entrato in convalescenza, e che ogni pericolo è scomparso.

Alle congratulazioni per la ricuperata salute aggiungiamo l'augurio di vederlo presto riprendere nella Direzione del Touring l'opera sua proficua, stimata, desiderata.

Una medaglia d'oro al comm. Lattes.

Al comm. ing. Oreste Lattes, console del Touring a Roma, il Consiglio del Touring assegnò una medaglia d'oro, per la sua lunga e solerte opera di proselitismo, avendo egli di questi giorni presentato il 100° socio.

Una medaglia di benemerenza ad E. Maddalena.

Su proposta del capo Console generale, la Direzione deliberò di conferire una speciale medaglia di benemerenza al cape Console di Rovereto signor E Maddalena per le sue prestazioni particolari nei rispetti degli obblighi dei soci verso la Dogana Austriaca.

Stelvio e Moncenisio.

Entro la prima decade di dicembre verranno inviati gratuitamente ai soci che hanno pagata la quota del **1904** i **profili** (con relativa **cartina**) dei passi dello **Stelvio** e del **Moncenisio**.

A ciascuno dei due profili è unita la relativa **monografia**, adorna di numerose illustrazioni.

Con questi due opuscoli, che saranno senza dubbio di gradimento ai soci, il Touring inizia un nuovo genere di pubblicazioni, che contribuiranno assai, vogliamo sperarlo, a far conoscere l'Italia agli Italiani.

Nei primi mesi del 1906 saranno inviate gratuitamente **altre due pubblicazioni** a tutti i soci che hanno pagata la quota per il **1905**; e così resterà esaurito il programma del corrente anno.

Nuove onorificenze al Touring.

Alla Esposizione regionale di Macerata, il Touring (della cui mostra abbiamo parlato nel numero precedente) fu premiato col Grand Prix e col diploma di benemerenza.

La Direzione ha votato un plauso per l'opera solerte esplicata in questa circostanza dal console avv. Vincenzo Perogio, e lo ha proposto al Consiglio per una medaglia di benemerenza.

Commissione per la revisione dello statuto L'assemblea in giugno?

A termini del voto del Consiglio, la Direzione deliberò di convocare l'Assemblea per corrispondenza (articolo 38 dello statuto) per votare sulla proposta del Consiglio di protrarre al giugno 1906 l'Assemblea ordinaria generale dei soci che dovrebbe tenersi in marzo. La convocazione viene fatta a mezzo di scheda che i soci troveranno nelle due ultime pagine di questo numero della *Rivista* dopo l'elenco dei candidati.

Il Consiglio venne a questa determinazione allo scopo di fare contemporaneamente all'assemblea, in stagione propizia, nell'epoca migliore dell'Esposizione, una manifestazione turistica, per poter così far convenire nello stesso giorno a Milano un grande numero di soci, che potrebbero, in tal modo, rendere l'annua assemblea generale più numerosa e solenne del solito.

La pratica dimostrò che, in marzo (mese poco propizio alle gite turistiche), i soci che intervengono all'assemblea sono quasi tutti di Milano; ed è certo desiderabile e giusto l'offrire ad un più grande numero di essi l'occasione di intervenirvi.

A decidere la questione sono chiamati i soci (vedere scheda allegata alla presente *Rivista*, da rinviare entro il 15 gennaio 1906); e ci auguriamo che essi vogliano rispondere numerosi.

La Direzione nominò pure una Commissione di revisione dello statuto (nelle persone dei signori: Johnson, Bertarelli, Guasti, Silvestri, Vigliardi, col segretario generale) coll'incarico di raccogliere in uno schema le modificazioni allo statuto che le nuove iniziative del Touring possano aver reso necessario e consigliabili, per proporle eventualmente al voto dell'Assemblea ordinaria dei soci del giugno 1906.

Touring... e vino buono!

Il comm. Bianchi direttore delle ferrovie di Stato, ha emanato un ordine di servizio circa la qualità dei vini e degli altri generi venduti nei *buffets* delle stazioni ferroviarie.

Ciò diede occasione all'on. E. Ottavi di pubblicare nel suo *Giornale Vinicolo Italiano* (Casale Monferrato) un articolo che dopo aver lodata la circolare Bianchi, e staffilati i venditori di vini falsificati, conchiude:

> Cotali ciurmadori, nemici del buon nome nostro e dei nostri migliori prodotti, non saranno mai colpiti da nessuna legge. Non vi sarebbe che il *boicottaggio* dei consumatori... se i consumatori specialmente delle provincie più ricche avessero un palato.
>
> Noi abbiam pensato molte volte se non vi fosse modo di girare la difficoltà, premiando gli esercenti onesti e scrupolosi, ed indicandoli alla riconoscenza dei produttori e alle preferenze dei clienti. La pubblicazione d'un elenco di premiati, metterebbe in risalto certe assenze, farebbe ravvedere certi peccatori, rinsavire molti traviati o semplicemente ignoranti e trascurati; ecciterebbe infine lodevoli sensi di emulazione.
>
> Ma chi lo potrebbe fare? Non il Governo, perchè questo non potrebbe tener sempre in viaggio le sue commissioni per una degustazione che dovrebbe, come ognun comprende, avvenire in diverse riprese e ad insaputa dell'esercente. Non le nostre società di produttori, che son troppo povere. Secondo il nostro avviso vi sarebbe solo un'associazione, ricca, potente, i cui membri sono sempre in viaggio... ed hanno sempre sete: il Touring Club.
>
> Il premio od i premii agli esercenti onesti e più coscienziosi verrebbero dati per *referendum* dai 50 000 soci della vitale, simpatica associazione, la quale, come ha bandito per la prossima grande mostra di Milano i concorsi per gli alberghi, così, con altrettante opportunità, dovrebbe aprire quello pei vini delle nostre stazioni ferroviarie.
>
> Ecco un'idea, ed una proposta: comm. Johnson, attuatela, e avrete certo il plauso incondizionato di tutti i viticultori d'Italia, dei consumatori nostri ed esteri, ed infine di quegli esercenti che, formando una onorevole eccezione ai sistemi deplorati nella circolare Bianchi, rispettano e il buon nome dei vini italiani e lo stomaco dei consumatori.

Noi abbiamo riportato queste righe senza prendere per ora alcun impegno, ma per assicurare che la questione sarà studiata, tanto più che varî soci ci hanno scritto su tale argomento. Ci è impossibile pubblicare tutte le loro lettere; e mentre li ringraziamo di avercele inviate, crediamo che il concetto di tutti sia stato autorevolmente riassunto dall'articolo dell'on. Ottavi.

Inconvenienti postali.

Ci pervengono, da parte dei soci, frequenti lamenti riguardo al servizio postale.

Chi ci scrive che non riceve regolarmente la *Rivista*; chi ci scrive di aver ricevuto il pacchetto che doveva contenere la medaglia... ma senza medaglia; chi ci scrive di non aver ricevuto nulla.

Altre volte ci arrivano lettere nelle quali si dice che contengono danaro, e non ne contengono; e qualche volta ci arrivò, coll'indicazione *sconosciuto*, il pacchetto che conteneva la medaglia... ma senza medaglia.

Per parte nostra abbiamo ed avremo ogni cura perchè ogni spedizione sia regolare; faremo all'ufficio postale gli opportuni reclami; ed intanto preghiamo ancora una volta i soci di mandare *il* danaro soltanto con lettera assicurata o con cartolina *vaglia.*

Commissione dei Congressi 1906.

Nel prossimo 1906 saranno tenuti in Milano, fra le grandi manifestazioni di turismo, due importantissimi Congressi: cioè il Congresso internazionale di Automobilismo e il Congresso della Lega Internazionale delle Associazione Turistiche (L. I. A. T.).

A studiare il programma del primo per proporlo al *Bureau Central* del Congresso Automobilistico in Parigi nel corrente dicembre è stata nominata di pieno accordo fra i Consigli Direttivi del Touring e dell'Automobile Club di Milano una Commissione mista sotto la Presidenza del nostro Direttore Generale comm. Federico Johnson, composta dei signori:

per l'A. C. M. — Cav. Leone Beaux — Pirelli dott. Alberto Conti ing. Ettore — Sormani conte Carlo.

per il T. C. I. — dott. Gildo Guastalla — dott. Carlo Moldenhauer — comm. Giovanni Silvestri e un quarto Consigliere da nominarsi.

I lavori di questa Commissione si sono iniziati con sedute plenarie del 27 e 30 novembre alla sede del Touring.

Unire il francobollo!

Avvertiamo ancora una volta i soci che se, scrivendo alla Direzione, desiderano avere una risposta diretta, devono alla loro lettera unire il francobollo per la risposta stessa.

Chi scrive, per interessi personali, senza unire il francobollo, **non riceverà risposta.**

E preghiamo anche, e vivamente, di scrivere con grande chiarezza, specialmente le firme.

Ricordiamo infine che quanto è destinato alla *Rivista* deve essere scritto sopra un solo lato del foglio.

CONSOLATO

TRENTESIMO ELENCO CONSOLARE
pel biennio 1905-1906
in aggiunta a quelli riconfermati del precedente biennio

Acireale	Modò Giuseppe.
Castagnole Lanze . .	Cocito Giuseppe.
Feltre	Bellati dott. Bortolo.
Ferrara	Pozzati Teodoro.
Jesi.	Ponzelli rag. Riccardo.
Osimo	Gallo Carradori conte Muzio.
Pieve di Cadore . .	Berengan Ernesto.
Pontremoli	Bertinelli Dante.
Porto Potenza Picena	Buonaccorsi conte Carlo.
Ripatransone . . .	Neroni Malaspina.
S. Severino Marche .	Parteguelfa conte Cino.
Vanzaghello	Usuelli Giuseppe.

SEZIONE MEDICA

TRENTUNESIMO ELENCO MEDICI DEL T. C. I.

Arizzano	Campo dott. Luigi.
Zugliano	Fenoglio dott. G. B.

CONSULENTI LEGALI

Cecina.	Tironi avv. Vittorio.

Meccanici del T. C. I.

Seconda categoria.

Cossato	Ditta Faccio Giuseppe, *M. C.*
Imola	» Masi Nicola, *M. C.*
Mantova	» Vaccari Roberto, *M. C.*
Palazzolo sull'Oglio .	» Beretta e Torre Galignani, *A. M. C.*

Soci benemeriti.

Bagnono, Simoncini Luigi — Livorno, Zanninelli Enrico — Mantova, Pavanello Antonio — Novara, Orlandi ten. Fernando — Fasce Enrico, Pegli — Falavigna Antonio, Suzzara — Torino, Ratti Odoardo — Torino, Signorino Vito.

TOTALE N. 1025.

Soci quinquennali.

Bergamo, Spadoni Enrico — Croccbianca, Recchia Giulio — Dervio, Cunico Carlo — Grosseto, Gualandi Ugo — Milano, Borella Arnaldo — Parigi, Michelin ing. André.

TOTALE N. 2212

Affiliamenti benzina

Quindicesimo elenco.

346. **BIUNO INFERIORE** (Como). — **Antonio Masciocchi**, drogheria Talamona, piazza XXVI Maggio, 1. Benzina 695/700 L. 1 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50; da chg. 5 L. 7. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 L. 2. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario, feriale e festivo, dalle 7 alle 21.
347. **GIRGENTI.** — **Garage des Temples**, presso l'Hôtel des Temples. Benzina 670/680 a L. 1,20 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 L. 1,20; da chg. 1 L. 2; da chg. 2,500 L. 4,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 L. 2. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario, feriale e festivo, giorno e notte.
348. **PALERMO.** — **Garage Trinacria**, via Stabile, 29. Benzina 670/680 L. 1,10 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 L. 1,20; da chg. 1 L. 2,20; da chg. 2,500 L. 4,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 L. 2. Carburo di calcio a L. 0,50 al chg. Orario, feriale e festivo, dalle 7 alle 19, alla notte chiamare.
349. **PARMA.** — **Scipioni Fiorenzo**, Garage Centrale, via Borgo Lion d'Oro, 10. Benzina 695/700 L. 0,85 al chg. Oleoblitz, Olio Touring, Olio Ossag in latte da chg. 0,500 a L. 1,20; da chg. 1 L. 2,20; da chg. 2,500 L. 6,75; stesse marche, sciolto, L. 1 al chg. Grasso Reinach (*). Ossag, Touring in scatole da chg. 2,500 a L. 4; stesse marche ma sciolto, a L. 1 al chg. Carburo di calcio a L. 0,60 al chg. Orario feriale e festivo. Giorno e notte.
350. **PIOMBINO** (Pisa). — **Bolsi e Carfagna**, Farmacia Popolare, via Nazionale. Benzina 695/700 a L. 1,20 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 a L. 1,30; da chg. 1 a L. 2,05. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 L. 2,10. Carburo di calcio a L. 0,40 al chg. Orario, feriale e festivo: estate, dalle 6 alle 22; inverno, dalle 7 alle 21.
351. **POGGIO RUSCO** (Mantova). — **Stancari Ulma** drogheria, via Maggiore, 61. Benzina 670/680 a L. 1,05 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 1 L. 2,50; da chg. 2,500 L. 5; da chg. 5 L. 8,50. Grasso Reinach in latte da chg. 1. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario, feriale e festivo dalle 7 alle 20 (1).
352. **PREDAZZO** (Trentino). — **Agreiter Giuseppe Antonio**, farmacia Agreiter. Benzina 695/700 a corone 1 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 2,500 cor. 5,75; sciolto a cor. 1,60 al chg. (compreso dazio di cor. 0,50 al chg.). Grasso Reinach in scatole da chg. 1 cor. 2,75 (compreso dazio di Cor. 0,50 al chg.). Autooel in latte da chg. 1 cor. 3. Carburo di calcio a cor. 0,70 al chg. Orario, feriale e festivo, dalle 6 alle 21.
353. **SONCINO** (Cremona). — **Cazzuli Antonio**, drogheria, via Vittorio Emanuele, 20. Benzina 695/700 a L. 0,95 al chg. Oleoblitz in latte da chg. 0,500 L. 1,25; da chg. 1 L. 2,25; da chg. 2,500 L. 4,50; da chg. 5 L. 7,50. Grasso Reinach in scatole da chg. 1 L. 2; da chg. 5 L. 7,50. Carburo di calcio a L. 0,45 al chg. Orario, feriale e festivo, tutto il giorno.
354. (*) **TORRIGLIA** (Genova). — **Magioncalda Francesco Antonio**, farmacia, piazza Cavour, 68. Benzina 695/700 a L. 1,25 al chg. Oleoblitz. Carburo di calcio. Orario, feriale e festivo, giorno e notte (1).
355. **TRIESTE** (Venezia Giulia). — **Rodolfo Rötl**, cicli, motoc. automobili, garage, laboratorio meccanico, via Acquedotto, 21. Benzina marca «Autostellina» 680° a L. 0,70 al chg. per quantitativi non inferiori a chg. 20. Autol in latte da litri 2 L. 3; da litri 5 L. 7; sciolto L. 1,20 al litro. Grasso in scatole da chg. 1 L. 1,80. Carburo di calcio a L. 0,60 il chg. Orario, feriale, dalle 8 alle 20; festivo, chiuso per disposizione di legge. Recapito presso l'abitazione del proprietario come dall'indirizzo indicato sulla porta del negozio.

Modificazioni.

LODI (Milano). — Cella Prosdocimo, droghiere, piazza Maggiore, cessa di essere affiliato avendo ceduto il negozio ad Angelo Mazza fu Federico, il quale sta rinnovando l'affiliamento.

PRÈ S. DIDIER (Torino). — Blanchet Paolino, drogheria. Sta bene via Cramont, ma loggasi n. 38 invece di n. 24.

BIUMO INFERIORE. — Enrico Talamona, cessa di essere affiliato. E' già stato sostituito col signor Antonio Masciocchi, vedi sopra quindicesimo elenco N. 346.

COURMAYEUR (Torino). — Squadrito Salvatore, negoziante. Cessa di essere affiliato cessando il commercio della benzina. Si sta provvedendo alla sostituzione.

UDINE. — Francesco Minisini, drogheria, via Paolo Sarpi, 22. Il prezzo della benzina è portato da L. 0,90 a L. 0,93 al chg.

VOLTRI (Genova). — Crovetto Giuseppe di Agostino, cessa di essere affiliato. Vedi sostituzione qui sopra nel quindicesimo elenco N. 356.

(*) Gli affiliati preceduti dal segno * sono di seconda categoria: tengono cioè una scorta di benzina meno importante degli altri.

(1) I prezzi dei lubrificanti li daremo nel prossimo numero perchè non ancora concordati.

Elenco dei Candidati

a soci del T. C. I. che presentarono la domanda d'ammissione dal 1° al 31 ottobre 1905

50 000!

Il numero di 50 000 soci, che si prevedeva sarebbe stato raggiunto entro il 1905, fu già raggiunto entro lo scorso ottobre; ed anzi fu sorpassato, perchè i soci regolarmente inscritti a quell'epoca erano 50 008.

Ora bisogna tendere all'altra meta, che è ancor lontana, ma che si raggiungerà presto: perchè i soci del Touring potranno, dovranno divenire, fra pochi anni, 100 000.

Tutti i predetti 50 0002 soci hanno ricevuta la medaglia commemorativa donata ai primi 50 008 soci dal direttore generale comm. Federico Johnson, che donò così ben più delle 50 000 medaglie promesse, perchè la ebbero anche tutti quei soci che erano inscritti nel 1904, e che ora non lo sono più.

Soci vitalizi. (*)

CANNOBIO, Nino Zoppi — **FIRENZE,** Fabbrica Automobili « Florentia » — **GENOVA,** Società Industriale Italiana « Dora » — **MILANO,** Principe Luigi Alberico Trivulzio — Adolfo Bleurel — **PALLANZA,** Barone Antonio De Marchi — **ROMA,** Principe Alfonso Doria Pamphili — **ROSSANO,** Comm. Giuseppe Martucci marchese di Carfizzi — **TORINO,** Società Anonima « Diatto A. Clement » — Diatto Pietro — **S. PAULO** (Brasile), Antenore Monesi.

Soci annuali. (**)

ALESSANDRIA - *Atice Bel Colte.* — Bertalero Cesare, Mignano Carlo.
Castelnuovo d'Asti. — Occhiena Enrico detto *Ciocca.*
Fubine. — Garlasco Giuseppe.
BELLUNO - *Villa di Villa.* — Marcon Vincenzo, Sandon Albino.
BERGAMO. — Steiner Roberto.
BOLOGNA. — Bassi Guido, Bazzoni Antonio, Galanti Luigi.
Caslel S. Pielro. — Gualandi Raffaele.
Imola. — Marzari don Gaetano.
Medicina. — Marabini don Vito.
BRESCIA. — Mainetti Daniele.
Marone. — Panatti Egidio.
Verolanuova. — Spalenga Gerolamo.
CAGLIARI. — Pandolfi Enrico.
Buggerru. — Georgiades ing. Achille.
Monleponi. — Vigno Pietro.
CALTANISSETTA - *Sommatino.* — Sciascia Vincenzo.
COMO - *Cernobbio.* — Marzorati Fabio.
Maslianico. — Faverio Antonio.
CUNEO - *Garessio.* — Zitta Angelo.
Mondovì Breo. — Bonino Andrea.
FERRARA - *Bondeno.* — Bortolozzi Angelo.
FIRENZE. — Bardi Alfredo, Corsani Ugo, Giorgi de Pons Roberto, Giovannoni Anatolio.
GENOVA. — Canepa Goffredo, Casanova Francesco, Walcker Saverio.
Levanlo. — Cova Angelo Lorenzo, Fioretta Anselmo.
Osiglia. — Molinari dott. Carlo.
Pictra Ligure. — Pegollo Leonardo.
Savona. — Astengo Emilio, Calcagno Federico, Pittaluga Lorenzo.
Spezia. — Morclli Morello.
GROSSETO - *Follonica.* — Soldati Eugenio.
LECCE - *Brindisi.* — Bianchi Romualdo, Petrarolo Francesco.
Minervino. — Scarciglia Antonio, Scarciglia Vincenzo.
LIVORNO. — Erani Pieruccetti Ernesto.
LUCCA - *Bagni di Lucca.* — CASALINI RUSPOLI DE BOADILLA contessa CARLOTTA.
Pescia. — Mochi Gino.
Viareggio. — Cecchetti Lelio.
MANTOVA. — Vaccari Roberto.
MESSINA. — De Pasquale Aurelio.
MILANO. — Angioletti Emilio, Bonacina Ernesto, von Elten Max, Ferraris Vittorio, Fumelli Angelo, Gariboldi Luigi, Giannuzzi Savelli Rodolfo, Gaffi Giuseppe, Grazioli Alfredo, Marchesi Giacinto, Martinengo Bartolomeo, Menafoglio Ennio, Mentaschi Ermanno, Reina G. B., Walter Umberto.
Gorta Minore. — Bergamaschi Luigi.
MODENA. — Carpani Giuseppe.
NAPOLI. — Castellino Nicola, De Albertis Vittorio, del Sordo Carlo, Ruffolo ing. Francesco.
NOVARA - *Biella.* — Lanzone Virgilio.
Stresa. — Grisoni Carlo.
PADOVA — Ltvezzo Antonio.
Piove di Sacco. — Lupati nob. Gino.
PARMA. — Barbieri Enzo.
Fontanellalo. — Rescali Evaristo.
S. Secondo Parmense. — Bioletto Giuseppe. Cavallari dott. Francesco.
Stagno. — Carnevali Giovanni.
PAVIA - *Mirabello.* — Candia dott. Alessandro.
PIACENZA. — Maggi nob. avv. G. B.
PORTO MAURIZIO - *Piani di Vallecrosia.* Bussi Pietro.
REGGIO EMILIA. — Baistrocchi Ario, Sirotti avv. Giuseppe.
Gatta di Castelnuovo Monti. — Gatti Eugenio.
Villaminozzo. — Canovi Contardo, Moratti Severino, Pedrazzoli Giovanni.
ROMA. — Borruso ing. Leopoldo, Brianti Michele, Montesi Emilio, Platt avv. D. F., Settimi Antonio.
TORINO. — Conti Romualdo, Ferrero Gola Armando, Filippi Marco, Garbarini Pietro Orazio, Gilardoni Emilio, Molli Piero, Racchi Menotti, Teresio Marino.
TREVISO - *Morgano.* — Dei Giri Luigi.
S. Lucia di Piave. — Camerotto Antonio.
Spresiano. — Masi Luigi.
UDINE - *Billerio.* — Steccati Gerolamo.
Fagagna. — Monaco Attilio.
Gemona. — Rossi Giuseppe.
Magnano. — Rotaris Giacomo.
Majano. — Cominotti Luigi.
Rivarolla. — Licottini Oreste.
Tricesimo. — Bortolotti Arnaldo.
VENEZIA. — Chiesura Michele, Signori Giovanni.
Burano. — Chitarin Ugo.
Mestre. — Marangoni Silvio.
VERONA - De Lascotovitch bar. Alessandro.
Albaredo. — Olivato Angelo.
Legnago. — Paggiola Tertulliano.
S. Giovanni Lupatoto. — Zerman Ciro.
Zugliano. — Fenoglio dott. G. B.

ESTERO.

Austria-Ungheria.

VENEZIA GIULIA - *Ronchi di Monfalcone.* — Bruschina Francesco.
Trieste. — Holt Llojd, Magris Enrico, Pollak Eugenio, Rastelli Antonio.
TRENTINO E PROVINCIE DIVERSE - *Ala.* — Mondini Mario.
Salisburgo. — Clauser dott. Robert.

Belgio.

Bruxelles. — Bailly ing. Philimond.

Francia.

Lione. — Ponson Marcello.

Inghilterra.

Londra. — Patient Silvester George.

Romania.

Braila. — Mendl Hugo.

Svizzera.

CANTON TICINO - *Lugano.* — Bucher Durer Casimiro.
CANTON DI GINEVRA - *Ginevra.* — Franceschini Giuseppe.
CANTON DI LUCERNA - *Lucerna* — Bianchini Gerolamo.

America Settentrionale.

CALIFORNIA - *S. Francisco.* — Perelli Minetti Carlo, Spirito Amedeo, Ward dott. A. W.

America Meridionale.

BRASILE - *Cravinhos.* — Botti Francesco, Brosch Carlos, de Almeida Euclydes, de Cunto dott. Orminio, de Messina rag. Tito, Lomi Giovanni, Pagano Gaspare, Stempniewski Jeronymo, Verri Pietro, Volta Augusto.
S. Simao. — Franceschini Giulio.
Santos. — Cunha Bueno Netto Francisco.
REPUBBLICA ARGENTINA - *Buenos Ayres.* — Lanata Giovanni.

Soci annuali al 30 settembre 1905 N. 48 927
» » inscritti dal 1° al 31 ottobre 1905 . . . . » 169
Soci annuali al 31 ottobre 1905 . N. 49 096
Soci vitalizi al 30 settembre 1905 N. 896
» » inscritti da 1° al 31 ottobre 1905 . . . » 11 » 912
Totale dei soci al 31 ottobre 1905 . . N. 50 008

Ufficio di redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14
Direttore della Rivista: Prof. Ottone Brentari.
Gerente: Attilio Dalla Cola.

CAPRIOLO & MASSIMINO - MILANO
Via F. Guicciardini, 5 27035

(*) *Art. 5 dello Statuto:* I Soci vitalizi pagano una volta tanto Lire CENTO se in Italia o Lire CENTOVENTICINQUE se all'estero. — (**) *Art. 6 e 9:* I Soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'estero. — *Art. 12.* Il Consiglio non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro un periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della *Rivista* ai soci, invierà al candidato la tessera di riconoscimento.

Tiratura copie 50 000

TOVRING CLVB ITALIANO

RIVISTA MENSILE

Anno XI - N. 12 Dicembre 1905.

Proroga dell'Assemblea generale ordinaria dei soci 1906

SCHEDA DI VOTAZIONE

da rinviare alla sede del Touring entro il 15 gennaio 1906

I soci sono pregati di ritornare la presente scheda alla Direzione del Touring in tempo, così che pervenga **non più tardi del 15 gennaio prossimo.** La scheda che non contenga variazioni di sorta, vale come voto di approvazione alla proroga dell'Assemblea generale ordinaria dei soci al mese di maggio o giugno. Tale scheda sarà ritornata al Touring, aperta, affrancata con 2 centesimi se dal Regno e 5 se dall'estero.

Chi non intendesse approvare rimandi la scheda colla dicitura cancellata.

NB. — Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci, il 16 gennaio 1905.

VOTAZIONE

(a sensi dell'Art. 38 dello Statuto del T. C. I.)

Approvo la proroga dell' Assemblea generale ordinaria per l' anno 1906 dal mese di marzo al mese di maggio o giugno 1906.

Secondo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Lembo da piegare

Bozze di stampa di ritorno

(§ 59 lettera *d* del Regolamento Postale)

2 cent. per l' Italia, 5 per l' estero

Alla Spett.

Direzione del T. C. I.

MILANO

Via Monte Napoleone, 14

Lembo da piegare

Primo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Premî ai soci benemeriti

Chi presenta nuovi soci al Touring, oltre che rendersi utile ai soci presentati, e a dar vantaggio al Sodalizio, procura vantaggio anche a se stesso.

Infatti:

1° Ogni socio che presenta dieci soci è dichiarato *benemerito* e riceve un'artistica

medaglia-ricordo d'argento.

2° Chi presenta cinquanta soci ha diritto alla

grande medaglia d'argento,

chi ne procura cento ha diritto alla

medaglia d'oro.

3° Chi durante il 1905 avrà presentato al Touring il maggior numero di soci, sarà dichiarato ***recordman*** del 1905 nella propaganda e riceverà una

grande medaglia d'oro.

4° Il signor Ernesto Reinach e la ditta Torriani e C. offrono ***a tutti i soci benemeriti del 1905***

un elegante e pratico carnet,

per annotazioni, che non è messo in vendita, e costituisce un gradito ricordo dell'opera di propaganda a favore del Touring.

5° Tutti coloro che dal 1° gennaio al 30 novembre 1905 avranno presentato al Touring non meno di dieci soci, concorreranno, con un numero di schede proporzionato al numero delle decine dei soci presentati, all'estrazione a sorte dei numerosi doni, dei quali diamo la lista.

PRIMO PREMIO.

Dono del signor rag. E. Billeter di Venezia, ora a Lugo di Vicenza.

MOTOCICLETTA REPUBLI 2 ½ HP., accensione a magnete permanente avanzamento regolabile a sistema brevettato della casa Laurin e Klément.

SECONDO PREMIO.

Dono della Ditta E. Flaig-Milano, corso Porta Nuova, 17.

Bicicletta di lusso "Gritzner" modello 1905, a scatto libero con nuovo freno perfezionato al cerchio.

TERZO PREMIO.

Dono della Ditta M. Ganzini - Milano, Via Solferino, 29.

Due supporti a nottola per applicazione delle macchine fotografiche al manubrio delle biciclette.

QUARTO PREMIO.

Dono della Ditta A. Ambrosio, Milano, via Carlo Alberto, 2.

La ditta Ambrosio offre una macch. fotogr. " Star Wizard ", della sua rappresentata Gundlach-Manhattan Optical Co. di Rochester. La Star Wizard N. 1 costituisce il più splendido e piccolo Wizard ed è l'apparecchio *non plus ultra* pel ciclista e l'automobilista. - A lastre ed a pellicole, è tutto in mogano coperto di marocchino vero, con parti metalliche in alluminio ed ottone, obbiettivo Vero-RapidRectilinear Symmetrical di Gundlach - Manhattan F/8, otturatore automatico sempre pronto a mano ed a pera, diaframmi ad iride mirino chiaro rinversibile con cappuccio, ecc., ecc., dimensioni cm. 11 × 5 × 14, peso gr. 622, formato 9 × 12.

ALTRI PREMI.

Dono della Ditta Pirelli e C. - Milano, Via Ponte Seveso.

Due paia di pneumatici per motociclette.
Tre paia di pneumatici per biciclette.

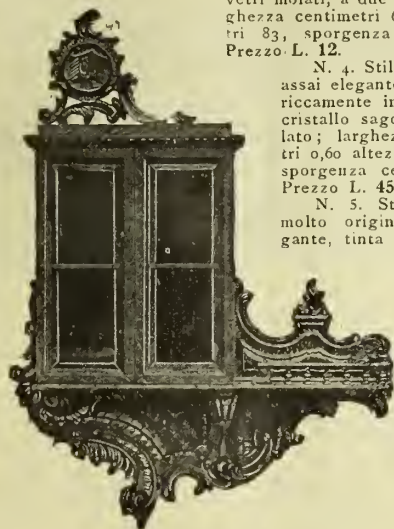
Dono del dott. Giovanni Santoponte di Roma, corso d'Italia, 43.

Dieci collezioni complete dell'*Annuario della fotografia e delle sue applicazioni* (1896-1895).

Dono dell'Officina Metallurgica Giulio Caimi, di Sesto San Giovanni.

Due fanali " Touring " di propria fabbricazione: uno da 150 grammi di carica con riflettore senza vetro (per bicicletta); l'altro da 250 grammi di carica con vetro (per motocicletta).

Mobiletti per la raccolta della biblioteca del T. C. I.

In otto anni il Touring ha lanciato al pubblico, ha donato ai propri soci una serie di volumetti eleganti (*Annuari*, *Guide* e *Monografie*) nonchè cinquantanove fogli di profili e planimetrie stradali, dieci carte corografiche, che costituiscono una raccolta nuova nel suo genere e apprezzatissima, da molti perciò gelosamente conservata, tanto più che le raccolte complete cominciano ormai a diventar rare.

N. 1. Stile Louis XV di bell'effetto, in tinta noce naturale, a cera, con vetri molati e piccola *étagère* a lato per deporvi i *profili*. Misura centim. 66 in larghezza, e altezza centimetri 90, sporgenza centim. 19. — Prezzo L. **16**.

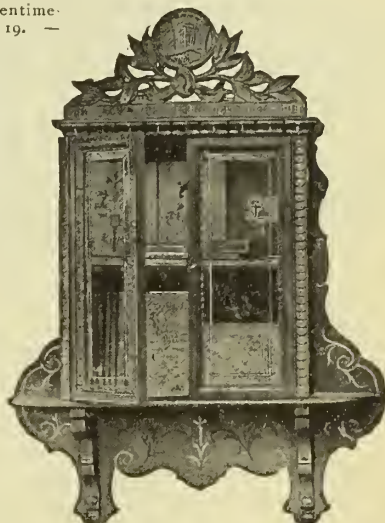
N. 2 in stile Liberty, a tinta palissandro, con un'*étagère* nella parte inferiore e due a lato. Larghezza centimetri 60, altezza centimetri 90, sporgenza centimetri 19. — Prezzo L. **16**.

N. 3. Stile seicento, in tinta noce antico, con piccoli fregi dorati, vetri molati, a due piccoli ripiani. Larghezza centimetri 60, altezza centimetri 83, sporgenza centimetri 19. — Prezzo L. **12**.

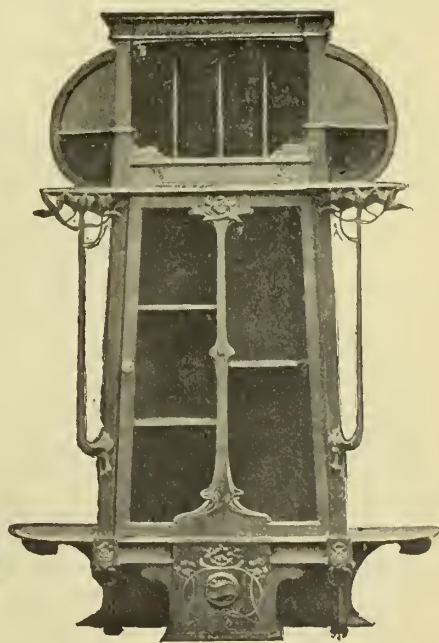
N. 4. Stile Luigi XV, assai elegante, tinta noce riccamente intagliato con cristallo sagomato e molato; larghezza centimetri 0,60 altezza un metro, sporgenza centimetri 20. Prezzo L. **45**.

N. 5. Stile Liberty, molto originale ed elegante, tinta noce chiaro

Mod. N. 2

Mod. N. 1.

Mod. N 3

Lo sguardo del turista si porta spesso e volentieri su questa raccolta che, ordinata così come egli ama vederla, gli dice a colpo d'occhio la nascita vigorosa e l'ascensione rapida e gloriosa del T.

Il Consiglio direttivo ha trovato modo di offrire ai soci e con poca spesa un bel mobiletto artistico che raccoglie tutta la Biblioteca del Touring, e riesce oggetto graziosamente decorativo e poco ingombrante per la stessa m?ra dello scapolo.

In alto uno speciale spazio pei profili o pel deposito delle pubblicazioni più consultate; larghezza cm. 67, altezza 88, sporgenza cm. 19. — Prezzo L. **45**.

N. 6. Stile Liberty, modello sobrio, elegante e riuscito, tinta noce chiaro. In alto speciali divisioni del deposito delle Guide o annuari più consultati.

In basso, un cassetto per la custodia delle minuterie; larghezza centimetri 65, altezza un metro, sporgenza centimetri 19. — Prezzo L. **48**.

Mod. N. 4.

Mod. N. 5.

Mod. N. 6.

Ecco qui dei mobiletti i cui disegni sono tratti dagli esemplarl eseguiti appositamente il per Touring dalla Ditta milanese Perlasca, e dalla Ditta G. Rossetti speciallste in questo genere di lavori di scultura in legno. Ve n' hanno di otto foggie, con la cimasa decorata della sigla del Touring.

Importante. — I prezzi suindicati sono stabiliti franchi a domicilio in Milano. Le spedizioni fuori di Milano si eseguiscono solo in seguito a rimessa anticipata e prezzo aumentato di L. 2 per l'imballaggio dei N. 1, 3, 3, di L. 3 pei N. 4, 5, 6 e di L. 4 pei N. 7 e 8.

Le spese di spedizione sono caricate in assegno.

Pubblicazioni del Touring Club Italiano

(Redazione di LUIGI VITTORIO BERTARELLI)

ordinazioni non avranno corso se non accompagnate dal relativo importo. — I prezzi sottoindicati s'intendono per acquisti fatti alla sede del Touring. — Per i soci su questi prezzi è accordato lo sconto del 50 o/o **escluse le pubblicazioni il cui prezzo è segnato netto.** — Per avere le ordinazioni franche di porto aggiungere il 5 o/o dell'importo totale per le spese postali, di confezione, ecc. — Il T. risponde per le sole spedizioni raccomandate. — Per avere le spedizioni raccomandate aggiungere all'importo dell'ordinazione L. 0,25 oltre al 5 o/o di spese.

Parte I. — Guida Itinerario delle Strade di Grande Comunicazione dell'Italia e di parte dei paesi limitrofi.

Strade di grande comunicazione - Parte Italiana, edizione 1900. È l'opera principale del T. C. I., che vi dedicò l'ingente spesa di L. 60000. In tre volumi legati in tela verde . . L. 5,50

Strade di grande comunicazione - Parte Estera, edizione 1900 (2 volumi con 16 carte). E' il riassunto fatto sui documenti più recenti ed apprezzati delle grandi comunicazioni di tutta Europa . . . . L. 4,50

Parte II. — Guide Regionali di Grandi Comunicazioni regionali e Piccole Comunicazioni locali.

Lombardia. — Edizione 1904, 3 volumi di circa 1000 pagine, con carta topogr. della Lombardia in 6 fogli di cm. 90 × 65 ciasc. L. 16 —

Lazio. — Edizione 1896, 1 volume di 164 pagine, con otto carte-indice e 352 profili di strade . . . . . . » 3,75

Veneto. — Edizione 1897, 3 volumi di 700 pagine con 450 profili di strade e 29 carte-indice . . . . » 5,50

Piemonte. — Edizione 1898, 3 volumi di pagine 800, con 827 profili di strade e 33 carte-indice . . . . » 5,50

Umbria. — Edizione 1899, 1 volume di pagine 215, con 487 profili di strade e 1 carta-indice . . . . . . » 3,50

Emilia. — Edizione 1900, 3 volumi di pagine 654, con 454 profili di strade e 3 carte-indice . . . . L. 5,50

Toscana. — Edizione 1901, 2 volumi di pagine 634 con 1081 linee e 1250 profili . . . . » 5,50

Marche. — Edizione 1902, 1 volume di pagine 314 con profili carta-indice . . . . » 4, —

Campania. — Edizione 1903, 1 volume di pagine 302 con profili e carta-indice . . . . » 4, —

Abruzzi. — Edizione 1904, un vol. di pagine 250 con profili e carta indice . . . . » 4, —

Parte III. — Annuari.

1901 Redazione dell'Ufficio del Touring . . . . . L. 2 —
1902 » » » (2 volumi) . . » 3 —
1903 Redazione dell'Ufficio del Touring (3 volumi) . . L. 4 —
1904 » » » . . . . . . » 4 —

ANNUARIO DELL'AUTOMOBILISMO 1905-1906.
(Redazione dell'Ufficio del Touring).

Indispensabile a tutti coloro che si occupano di automobilismo . . . . L. 5 —

Parte IV. — Profili e Planimetrie di strade montuose. Profili pubblicati a tutto il 1902.

Lire UNA.

1. Bologna-Pistoia.
2. Spluga.
3. Sempione.
4. Giovi.
5. Genova-Spezia.
8. Firenze-Siena.
11. Viterbo-Roma per Ronciglione.
12. Roma-Rieti.
13. Rieti-Aquila.
16. Maloia.
17. Bernina.
18. Aprica.
19. Fossombrone-Gualdo Tadino.
20. Gualdo Tadino-Foligno-Narni.
23. Roma-Valmontone-Frosinone.
27. Reggio Calabria-Gioia Tauro.
28. Gioia Tauro-Pizzo Calabria.
29. Pizzo Calabria-Tiriolo.
30. Tiriolo-Cosenza.
38. Ottone-Scoffera-Doria.
39. Riv. Lig. di ponente (Arenzano-Albenga).
40. Albenga-Ventimiglia.
41. Ventimiglia-Tenda.
42. Tenda-Cuneo.
43. Pistoia-Monte Oppio-Cutigliano.
44. Cutigliano-Abetone-Pavullo.
45. Pavullo nel Frignano-Modena.
46. Sasso-Montepiano-Prato.
47. Como-Lecco-Premana.
48. Como-Varese-Laveno.
49. Erba-Bellagio.
50. Menaggio-Porlezza-Lugano-Luino.
51. Cannobio-Domodossola.
52. Passo del Monteceneri.
53. Popoli-Forca Caruso-Avezzano.
54. Avezzano-Colli di Monte Bove-Arsoli.
55. Arsoli-Tivoli-Roma.
56. Spoleto-Forca di Cerito-Norcia.
57. Norcia-Forca Canapina-Ascoli Piceno.

Lire DUE.

6- 7. Spezia-Cisa-Parma.
9-10. Siena-Radicofani-Viterbo.
14-15. Aquila-Popoli-Pescara.
21-22. Terni-Civita Castellana-Roma.
24-25-26. Frosinone-Ceprano-Capua.
31-32. Cosenza-Castrovillari.
33-34. Castrovillari-Lagonegro.
35-36. Lagonegro-Eboli.
37-38. Rivergaro-Doria.

Di prossima pubblicazione: STELVIO - MONCENISIO

Parte V. — Carte Corografiche al 500 000, a tre colori, eseguite per il T. C. I. dall'Istituto Geografico Militare.

Veneto e regioni limitrofe . . . su carta canapa L. 2,50
Lombardia, Piemonte e Liguria . . » » 2,50
Italia centrale (tra i paralleli di Firenze e Roma) » » 2,50
Italia meridionale . . . . . . » » 2,50
Calabria e Sicilia . . . . . su carta canapa L. 2,50
Sardegna e Corsica . . . . . . » » 2,50
Carta dei confini d'Italia - Foglio IV. Trieste-Istria-Dalmazia » 2,50
Carta dei confini d'Italia - Foglio II. Confine colla Svizzera » 2,50

Montate su tela — aumento *netto* per ogni carta L. 1,25.

Saranno pubblicati in seguito: Foglio I. Confine colla Francia. — Foglio III. Trentino - Confine coll'Austria.

Parte VI. — Monografie Turistiche delle Strade di Grande Comunicazione Italiane.

Pubblicazioni colle quali s'intende dare la descrizione turistica delle linee descritte itinerariamente nella Guida delle Strade di Grande Comunicazione.

Compilazione di L. V. Bertarelli e G. Romagnoli.

I. GRUPPO.

1. — Linea 7. Torino-Lanzo Torinese-Usseglio.
» 8. Lanzo Torinese-Balme.
» 9. Lanzo Torinese-Forno-Alpi Graje.
2. » 14. Avigliana-Pinerolo-Saluzzo-Cuneo.
3. » 120. Padova - Bassano - Trento (strada della Valsugana).
4. » 150. Spezia-Pisa-Grosseto-Roma.
5. » 180. Fano-Fossombrone-Scheggia-Gualdo Tadino-Spoleto-Terni (via Flaminia).
6. » 222. Foggia-Bari-Lecce-Brindisi-Otranto.

Prezzo delle 6 Monografie in blocco L. 2,50.
Separatamente cad. L. 0,50.

II. GRUPPO.

7. — Linea 49. Milano-Como-Lugano-Bellinzona.
» 50. Milano-Erba-Bellagio.
» 51. Milano-Lecco-Colico-Chiavenna.
» 52. Como-Argegno-Osteno.
» 60. Tremezzo-Menaggio-Porlezza.
» 65. Bellinzona-S. Bernardino-Spluga.
» 68. Varese-Como-Lecco.
» 70. Chiavenna-Spluga.
8. » 200. Roma-Frosinone-Capua-Napoli.
» 201. Roma-Velletri-Terracina-Capua.
» 202. Velletri-Roma-Valmontone.

Prezzo complessivo delle 2 Monografie L. 3,—
Separatamente cad. L. 2,—

III. GRUPPO.

9. — Linea 142. Bologna-Rimini-Ancona.
» 143. Argenta-Lugo-Faenza.
» 144. Bologna-Ravenna.
» 145. Ferrara-Ravenna-Rimini.
» 149. Rimini-S. Marino.
10. » 107. Genova-Ventimiglia-Nizza.
» 107 bis. Nizza-Mentone per la cornice Alta.

Prezzo complessivo delle 2 Monografie L. 2,50
Separatamente:
La Monografia N. 9 L. 2,—
» » » 10 » 1,—

Parte VII. — Guide di Linee Ferroviarie (Redazione del prof. Ottone Brentari).

Ciascuna guida descrive una linea di circa 150 chilometri; ed è fornita di carta geografica abbellita da numerose vignette (che riproducono i principali monumenti che si vedono lungo la linea, i ritratti dei principali personaggi dei quali si parla), e chiusa in elegante copertina policroma.

Sono pubblicati i primi quattro gruppi:
1. Milano-Torino. - 2. Milano-Bologna. - 3. Milano-Verona.
4. Milano-Genova. - 5. Genova-Spezia. - 6. Genova-Ventimiglia. -
7. Verona-Venezia. - 8. Venezia-Bologna. - 9. Bologna-Firenze. -
10. Milano-Arona. - 11. Arona-Domodossola. - 12. Santhià-Arona.

Ogni guida costa L. 0,50 prezzo netto. — Il prezzo di ogni singolo gruppo è di L. 1 — prezzo netto.

Vedi a pag. XVII

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
AL TOURING CLUB ITALIANO

..... *l* ..... *sottoscritt* ..... *Signor* ....

del (paternità) ....

di professione ....

d'anni ..... *chiede di essere ammess* ..... *in qualità di*

socio *vitalizio (1)* / *annuale (2)* *al T. C. I.*

Si dichiara edott ..... *dello Statuto e del Regolamento dell'Associazione, si obbliga ad osservarli ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.*

Firma leggibile ....

....

domiciliat ..... *in* ..... *Prov. di* .....

Via .... *N.* .....

Firma del padre o tutore, o marito ....

....

Da .... *il* .... *190*.....

Firma del socio presentatore ....

(1) Versano una volta tanto { L. 100 se residenti in Italia. / » 125 » » all'Estero.
(2) Versano L. 6 annue più L. 2 d'ammissione se in Italia.
» » 8 » » » 2 » » all'Estero.

Unire alla presente il relativo importo e possibilmente la propria fotografia in formato piccolo per essere applicata sulla tessera.

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
AL TOURING CLUB ITALIANO

..... *l* ..... *sottoscritt* ..... *Signor* ....

del (paternità) ....

di professione ....

d'anni ..... *chiede di essere ammess* ..... *in qualità di*

socio *vitalizio (1)* / *annuale (2)* *al T. C. I.*

Si dichiara edott ..... *dello Statuto e del Regolamento dell'Associazione, si obbliga ad osservarli ed elegge domicilio in Milano presso la Sede del Touring.*

Firma leggibile ....

....

domiciliat ..... *in* ..... *Prov. di* .....

Via .... *N.* .....

Firma del padre o tutore, o marito ....

....

Da .... *il* .... *190* .....

Firma del socio presentatore ....

(1) Versano una volta tanto { L. 100 se residenti in Italia. / » 125 » » all'estero.
(2) Versano L. 6 annue più L. 2 d'ammissione se in Italia
» » 8 » » » 2 » » all'estero.

Unire alla presente il relativo importo e possibilmente la propria fotografia in formato piccolo per essere applicata sulla tessera.

 Vedi a pag. XVII